



**Universidade de
Aveiro
2010**

Departamento de Ambiente e Ordenamento

**Paulo António
dos Santos Silva**

**Área Metropolitana de Lisboa: descontinuidades,
desenho e planeamento**



**Paulo António dos
Santos Silva**

**Área Metropolitana de Lisboa: descontinuidades,
desenho e planeamento**

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Ciências Aplicadas ao Ambiente, realizada sob a orientação científica do Doutor João Carlos Vassalo dos Santos Cabral, Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, e a co-orientação da Doutora Celeste de Oliveira Alves Coelho, Professora Catedrática do Departamento de Ambiente e Ordenamento da Universidade de Aveiro.

Dedico este trabalho aos alunos e colegas com quem discuti ao longo dos anos tantos aspectos relacionados com esta investigação.

o júri

Presidente

Doutor Aníbal Guimarães da Costa, Professor Catedrático da Universidade de Aveiro

Vogais

Doutor Carlos Alberto Diogo Soares Borrego, Professor Catedrático da Universidade de Aveiro
Doutora Celeste Oliveira Alves Coelho, Professora Catedrática da Universidade de Aveiro
(co-orientadora)

Doutor Álvaro António Gomes Domingues, Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Doutor Pedro Conceição Silva George, Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

Doutor João Carlos Vassalo Santos Cabral, Professor Associado da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa (orientador)

Doutor Jorge António Oliveira Afonso Carvalho, Professor Associado Convidado da Universidade de Aveiro

agradecimentos

Endereço especiais agradecimentos ao orientador Professor Doutor João Cabral e co-orientadora Professora Doutora Celeste Coelho pela disponibilidade com que sempre me apoiaram de forma determinante na concretização deste trabalho.

Gostaria de agradecer ainda à Universidade de Aveiro e à Fundação para a Ciência e Tecnologia, cujos apoios institucionais permitiram que esta investigação se realizasse.

Uma palavra de agradecimento especial também aos meus caros ex-alunos, licenciados em Planeamento Regional e Urbano pela Universidade de Aveiro, Dra. Andreia Alves, Dr. Nuno Manique, Dra. Salomé Gomes e Dra. Susana Romão, que colaboraram na recolha e tratamento de parte do material empírico.

Agradeço ainda aos amigos Pedro Ruivo, que interveio na paginação da dissertação e no tratamento gráfico das imagens e quadros e Rosie Blandy que trouxe o resumo da dissertação para inglês.

Gostaria de referir ainda que durante o período em que a investigação decorreu tive oportunidade de colaborar em três projectos que me enriqueceram do ponto de vista científico e humano e daí os meus últimos agradecimentos especiais a alguns dos intervenientes em cada um deles: ao Professor Doutor Nuno Portas e ao Professor Doutor Álvaro Domingues, com quem, por iniciativa do meu orientador Professor Doutor João Cabral, tive oportunidade de privar durante o processo de elaboração do livro *Políticas Urbanas*; ao Professor Doutor Pierluigi Crosta, do Instituto Universitário de Arquitectura de Veneza, pelas conversas sempre estimulantes nos momentos que antecederam a publicação de *Rethinking EU spatial policy as an hologram: actions, institutions, discourses*; ao Professor Doutor Jorge Carvalho pela experiência renovada de trabalho na definição de uma estratégia urbanística para São João da Madeira; e ao Professor Doutor João Mota pela colaboração na edição portuguesa do Intensive Programme *Strategies to Reevaluate the Architectural Heritage of the Early 20th Century*, no qual revisitámos esta mesma cidade.

palavras-chave

Descontinuidades, desenho urbano, planeamento urbano, Área Metropolitana de Lisboa, forma urbana.

resumo

O conceito de descontinuidade é abordado em função de valores associáveis à cidade num contexto de mudanças de paradigmas relacionados com o planeamento do território. O impacto que as descontinuidades têm na forma, estrutura e fronteiras urbanas é analisado recorrendo à Área Metropolitana de Lisboa como estudo de caso. Para abordar as descontinuidades, recorre-se à análise de tendências territoriais recentes, malhas e tecidos construídos e planos mais directamente relacionados com o desenho urbano. O trabalho empírico culmina com o aprofundamento do estudo de um território do interior da Península de Setúbal. Com os resultados desta investigação pretende-se articular tendências territoriais, territórios construídos e instrumentos de planeamento na definição do conceito de descontinuidade. Apresenta-se ainda como conclusão um modelo de intervenção com vista à resolução de descontinuidades. Esta conclusão pretende ser também um contributo, sob a forma de resposta, para a questão levantada por Federico Oliva, quando se interroga, a propósito da cidade de Milão, sobre o que resta dos planos na Cidade.

keywords

Discontinuities, urban design, spatial planning, Lisbon Metropolitan Area, urban form

abstract

The concept of discontinuity is approached within the context of qualities that may be associated to the city, bearing in mind values related to territorial planning. The impact that the discontinuities have on form, structure and urban frontiers is analysed using the Greater Lisbon Metropolitan Area as a case study. To this purpose, an analysis of recent trends in territorial occupation, grids and existing urban fabric, as well as plans more directly related to urban design, has been undertaken. The empirical work culminates in an in depth study of an area in the hinterland of the Setúbal Peninsula. The results of this research aim to articulate trends in territorial occupation, existing urban construction and planning instruments within the definition of the concept of discontinuity. In addition to this, the conclusion includes a model for intervention aimed at resolving discontinuities. This conclusion also aims to make a contribution, in the form of an answer, to the issue raised by Federico Oliva in relation to Milan when he questions what remains of the urban plans in the city today.

ÍNDICE

ÍNDICE	1
ÍNDICE DE FIGURAS	5
ÍNDICE DE QUADROS	11
INTRODUÇÃO	15
Tema.....	15
Questões / Objectivos	17
Metodologia	17
PARTE I – ABORDAGEM TEÓRICA	23
CAPÍTULO 1 – Valores associáveis ao conceito de território urbano	25
Dimensões para a avaliação de descontinuidades	25
Urbanidade	27
Centralidade	29
Densidade	30
Mistura de usos	31
Periferia	32
Ecologia	33
Coesão territorial	34
CAPÍTULO 2 – Paradigmas presentes no planeamento de territórios urbanos	41
2.1 Entre a afirmação e a negação do papel do Estado	42
2.2 Entre a afirmação e negação do papel do Plano	45
2.3 Entre a afirmação e a negação do papel do Desenho.....	48
CAPÍTULO 3 – Referências para a organização de territórios urbanos	61
3.1 Manchas de ocupação às diferentes escalas	61
3.2 Formas urbanas	63
3.3 Padrões de traçados	70
3.4 Elementos estruturantes	71
CAPÍTULO 4 – Síntese orientadora de abordagens empíricas	75
4.1 Síntese de conceitos	75
4.2 Premissas para a definição de descontinuidade.....	79
PARTE II – ABORDAGEM EMPÍRICA DOS CASOS DE ESTUDO	85
CAPÍTULO 5 – AML	87
5.1 Visão global.....	87
A articulação de malhas e tecidos construídos: a reconstrução pombalina, a expansão do séc XIX, Duarte Pacheco e o Estado Novo.....	88
A articulação de instrumentos: os programas europeus de financiamento e o planeamento.....	96
O espaço público como questão-chave ao nível metropolitano	100
O território à escala metropolitana: o PROTAML.....	105
O PNPOT	110
O governo metropolitano	111
5.2 Identificação de grandes áreas de descontinuidade	112

As cidades da AML.....	112
A crise de elementos estruturantes	115
Descontinuidades urbanas e continuidade física: a AML e a AMP	116
5.3 Selecção de áreas para uma abordagem empírica	121
CAPÍTULO 6 – Tendências territoriais em termos metropolitanos	124
6.1 Tradução na AML de tendências territoriais	124
Elementos singulares	126
Grandes promoções imobiliárias.....	127
Renovação da malha existente	130
Reabilitação nos subúrbios	131
O valor do vazio.....	132
6.2 Integração territorial das tendências	134
CAPÍTULO 7 – Traçados	152
7.1 Padrões de traçados: da periferia da Grande Cidade à periferia metropolitana	152
7.2 Espaço público consolidado, com construção e traçado	157
7.3 Forma urbana	165
Alverca e Santa Iria de Azóia	165
Fogueteiro e Quinta do Conde	169
Fernão Ferro.....	174
Moita	176
Lisboa e Odivelas	178
CAPÍTULO 8 – Planos	185
8.1 Planos de urbanização e de pormenor: contributo para a estrutura ou fonte de descontinuidades?	185
8.2 Como tornar operativa a análise das descontinuidades ao nível dos planos	194
8.3 Os planos de urbanização e de pormenor na AML: da expansão à regeneração urbana .	198
8.4 Articulação entre instrumentos.....	213
Costa da Caparica: Programa Polis e planos de pormenor.....	213
Parque das Nações e Bobadela: planos de urbanização e de pormenor.....	215
Cacém: Programa Polis e o plano de pormenor da área central	219
Barreiro: integração de instrumentos na revisão do PDM	222
8.5 Papel dos planos na definição da estrutura	228
8.6 Planos, desígnios e oportunidades	231
CAPÍTULO 9 – Abordagem empírica centrada no interior da Península de Setúbal	235
9.1 Os elementos estruturantes da Península de Setúbal.....	235
9.2 Interior da Península de Setúbal: tendências territoriais, traçados e planos	240
9.3 Relação com as tendências emergentes identificadas no capítulo 6	246
9.4 Referências para a avaliação da importância do espaço público nas estruturas urbanas: dimensão, escala e função.....	254
Funções	254
Espaços públicos estruturantes	256
Limites, legibilidade, escala e consolidação do espaço público	259
Tipologias edificadas	265

9.5 O PPU da Quinta do Conde: como fazer estrutura a partir da parcela	268
9.6 O PDM de Sesimbra: uma estratégia antes de tempo	272
9.7 Abordagens supramunicipais: OIDPS, PIDDS, PROTAML, PIOTAC	274
9.8 Limites: a ocupação urbana em faixa paralela à ribeira de Coima	281
9.9 Estrutura: a revisão do PU da Quinta do Conde.....	283
Plano.....	283
Desenho	285
Agentes	286
9.10 O que resta dos planos na cidade	290
Uma revisão formal e uma informal	290
Estabilizar fronteira-mancha e definir fronteira-linha.....	291
Estruturas	292
CAPÍTULO 10 – Síntese das abordagens empíricas.....	299
PARTE III – CONCLUSÕES	307
CAPÍTULO 11 – Síntese da abordagem teórica e empírica para a definição de descontinuidades	309
Causas e efeitos das descontinuidades.....	309
As descontinuidades em termos morfo-tipológicos.....	312
As descontinuidades em termos funcionais	315
Os paradigmas ligados ao planeamento na explicação das descontinuidades	318
Contributos da abordagem empírica da AML para a definição de descontinuidade	319
Contributos do estudo de caso para a definição de descontinuidade	320
O que se pode retirar do estudo de caso para a compreensão do território da AML	321
O que se pode retirar da abordagem empírica para a síntese com a abordagem teórica	321
CAPÍTULO 12 – Modelo de intervenção em áreas de descontinuidade às diferentes escalas	323
Premissas para resolver a descontinuidade a partir dos valores associáveis à cidade e dos paradigmas associados ao planeamento	323
Premissas para resolver a descontinuidade a partir das tendências territoriais, dos traçados e dos planos	323
Passos para a abordagem das descontinuidades	324
Princípios para a abordagem das descontinuidades ao nível morfo-tipológico	324
Princípios para a abordagem das descontinuidades ao nível funcional	324
Como alcançar os princípios enunciados.....	325
Recomendações decorrentes da abordagem das descontinuidades específicas para a AML	325
Recomendações decorrentes da abordagem das descontinuidades específicas para o estudo de caso da Quinta do Conde	326
BIBLIOGRAFIA.....	329
ANEXOS.....	341

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 0.1 – PRINCIPAIS DIFERENÇAS ENTRE A CIDADE FORDISTA E PÓS-FORDISTA, VISTA DA PERIFERIA, POR GIUSEPPE DEMATTEIS	16
FIGURA 1.1 – XANGAI	28
FIGURA 1.2 – O TRIÂNGULO DE OBJECTIVOS DEFINIDO NO EDEC 2006 PARA UM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL E EQUILIBRADO	35
FIGURA 1.3 – COMPARAÇÃO DAS CIDADES EUROPEIAS A DIFERENTES ESCALAS	37
FIGURA 2.1 – VARSÓVIA, MERCADO AMBULANTE JUNTO AO CENTRO CULTURAL	42
FIGURA 2.2 – ANÁLISE DE FLUXOS DIGITAIS E FÍSICOS	44
FIGURA 2.3 – MAPA DE BICOCCA, MILÃO	46
FIGURA 2.4 – LEXICON CITY, POR ANDRÉS DUANY E ELIZABETH PLATER-ZYBERK	47
FIGURA 2.5 – PROPOSTA APRESENTADA AO CONCURSO PARA O CENTRO DIRECCIONAL EM TURIM POR ALDO ROSSI	50
FIGURA 2.6 – A VISÃO DA CIDADE REGIONAL POR KEVIN LYNCH	51
FIGURA 2.7 – O DESENHO DA CIDADE CANÓNICA NOS MANUAIS DE URBANISMO: SOLUÇÕES TRADICIONAIS PARA CONTEXTOS POR VEZES POUCO ORTODOXOS	51
FIGURA 2.8 – PARC LA VILLETTE, PARIS, POR TSCHUMI	53
FIGURA 2.9 – AS DIFERENTES FORMAS DE CONJUNÇÃO DE ELEMENTOS	55
FIGURA 2.10 – PROPOSTA PARA O EIXO HISTÓRICO DO GRANDE ARCO DA DÉFENSE, OMA, MISSION GRAND AXE, PARIS, FRANÇA, 1991	58
FIGURA 3.1 – ANÁLISE DE ORNAMENTO E SÍMBOLO	64
FIGURA 3.2 – PLANTA DE ROMA, POR NOLLI	65
FIGURA 3.3 – TIPIFICAÇÃO DE FORMAS URBANAS EM FUNÇÃO DA DENSIDADE DA MALHA E DA CONTINUIDADE DO TECIDO	70
FIGURA 3.4 – PADRÕES ESPACIAIS PRODUZIDOS AO LONGO DO TEMPO SEGUNDO DIFERENTES PROCESSOS: BARREIRAS, HIERARQUIA, REDE E CONTIGUIDADE, SEGUNDO BENNETT (1978)	73
FIGURA 5.1 – OS ANTECEDENTES DA CIDADE POMBALINA	88
FIGURA 5.2 – PROPOSTAS PARA ARTICULAR UM FACTO URBANO NOVO (A BAIXA DE LISBOA PÓS-TERRAMOTO) COM PRÉ-EXISTÊNCIAS	89
FIGURA 5.3 – LIMITES E ESTRUTURAS URBANAS NA ABORDAGEM DAS DESCONTINUIDADES	90
FIGURA 5.4 – REPRESENTAÇÕES DA BAIXA DE LISBOA RECONSTRUÍDA	91
FIGURA 5.5 – PLANO DA ZONA A SUL DA AVENIDA ALFERES MALHEIRO, DE FARIA DA COSTA, EM 1946	92
FIGURA 5.6 – PLANO GERAL DO BAIRRO DA ENCARNAÇÃO, DE PAULINO MONTEZ, 1958	93
FIGURA 5.7 – REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA	105
FIGURA 5.8 – AML, PADRÕES DE OCUPAÇÃO DO SOLO (1995)	106
FIGURA 5.9 – RAIOS DE 10, 20 E 30 KM A PARTIR DA PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL	106
FIGURA 5.10 – ESQUEMA DO MODELO TERRITORIAL	106
FIGURA 5.11 – AML, DINÂMICAS TERRITORIAIS METROPOLITANAS	107

FIGURA 5.12 – SÍNTESE DOS ELEMENTOS SINGULARES COM BASE NOS TIPOS DE ESPAÇOS IDENTIFICADOS PELO PROTAML	108
FIGURA 5.13 – MODELOS DE OCUPAÇÃO: A INFLUÊNCIA DA <i>BROADACRE CITY</i> DE FRANK LLOYD WRIGHT NO ESTUDO DE CASSIANO BRANCO PARA A COSTA DA CAPARICA	117
FIGURA 5.14 – AML E AMP: OS MAIORES CONTÍNUOS URBANOS.....	118
FIGURA 5.15 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: TRANSPOSIÇÃO DA TOTALIDADE DOS BUFFERS PARA AS SUBSECÇÕES ESTATÍSTICAS (CRITÉRIO 3).....	119
FIGURA 5.16 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: ANÁLISE DE BUFFERS, CONSIDERANDO 100 M A PARTIR DE CADA EDIFÍCIO (1991)	119
FIGURA 5.17 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: OS 25 MAIORES CONTÍNUOS URBANOS (1991)	120
FIGURA 6.1 – ELEMENTOS SINGULARES	126
FIGURA 6.2 – GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	129
FIGURA 6.3 – RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	130
FIGURA 6.4 – SUBURBANIZAÇÃO	131
FIGURA 6.5 – VALOR DO VAZIO	133
FIGURA 6.6 – ANTEVISÃO DA OCUPAÇÃO PREVISTA PARA A URBANIZAÇÃO NOVA VILA FRANCA.....	136
FIGURA 6.7 – QUATRO TENDÊNCIAS E UMA QUESTÃO	139
FIGURA 6.8 – SÍNTESE DAS TENDÊNCIAS: ALMADA.....	143
FIGURA 6.9 – ELEMENTOS SINGULARES E PREENCHIMENTO DA MALHA	147
FIGURA 6.10 – ELEMENTOS SINGULARES E SUBURBANIZAÇÃO	147
FIGURA 6.11 – ELEMENTOS SINGULARES E GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS..	148
FIGURA 6.12 – ELEMENTOS SINGULARES E VALOR DO VAZIO	148
FIGURA 6.13 – RELAÇÕES ENTRE METROPOLITANO E LOCAL E CENTRAL E PERIFÉRICO.....	149
FIGURA 7.1 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCAIS, ODIVELAS	153
FIGURA 7.2 – PAIO PIRES, PADRÕES ORTOGONAIS, ÁREAS CENTRAIS E PONTOS FOCAIS	154
FIGURA 7.3 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCAIS, BARREIRO	155
FIGURA 7.4 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCAIS, LAVRADIO / VALE DA AMOREIRA / ALHOS VEDROS / QUINTA DA FONTE DA PRATA.....	156
FIGURA 7.5 – CRUZ DE PAU	158
FIGURA 7.6 – QUINTA DO CONDE, ESPAÇOS CONSOLIDADOS, COM CONSTRUÇÃO E TRAÇADOS.....	159
FIGURA 7.7 – ESTORIL	160
FIGURA 7.8 – SINTRA.....	161
FIGURA 7.9 – ALCOITÃO.....	162
FIGURA 7.10 – LISBOA, AEROPORTO.....	163
FIGURA 7.11 – FERNÃO FERRO	164
FIGURA 7.12 – ALVERCA, ESPAÇO CONSOLIDADO E GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA	166

FIGURA 7.13 – VILA FRANCA DE XIRA, ELEMENTOS SINGULARES, GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO.....	167
FIGURA 7.14 – ALHANDRA, ESPAÇO CONSOLIDADO E ELEMENTO SINGULAR	167
FIGURA 7.15 – SOBRALINHO, ESPAÇO CONSOLIDADO E ÁREA DE SUBURBANIZAÇÃO	168
FIGURA 7.16 – SANTA IRIA DA AZÓIA: ÁREA DE SUBURBANIZAÇÃO ATRAVESSADA PELA A1; CONJUNTOS CONSTRUÍDOS ENTRE A A1 E A EN1; REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE LOCAL	169
FIGURA 7.17 – O FOGUETEIRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 60 DO SÉCULO XX	169
FIGURA 7.18 – CRUZ DE PAU, EXPANSÃO LEGAL ENTRE A CIDADE ILEGAL A SUL DA AUTO-ESTRADA A2	170
FIGURA 7.19 – FOGUETEIRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX.....	171
FIGURA 7.20 – FOGUETEIRO, ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO EM ÁREAS DE EXPANSÃO RECENTE	172
FIGURA 7.21 – FOGUETEIRO, ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO EM INTERVENÇÕES NO TECIDO CONSOLIDADO	172
FIGURA 7.22 – FOGUETEIRO, ALCANCE VISUAL E EFEITO SURPRESA EM ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO	172
FIGURA 7.23 – FOGUETEIRO, RELAÇÃO ENTRE NÓ E LUGAR	173
FIGURA 7.24 – ESCALA LOCAL ENTRE FOGUETEIRO E ALMADA	173
FIGURA 7.25 – FOGUETEIRO, AS PAISAGENS DAS DIFERENTES COMBINAÇÕES ENTRE CIRCULAÇÃO E PERMANÊNCIA	174
FIGURA 7.26 – FERNÃO FERRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 60 DO SÉCULO XX	175
FIGURA 7.27 – FERNÃO FERRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX	176
FIGURA 7.28 – MOITA E ENVOLVENTE NOS ANOS 30, NOS ANOS 60 E NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX	177
FIGURA 7.29 – MOITA, CONJUNTOS URBANOS ENTRE OS ANOS 60 E 90 DO SÉCULO XX E TRAÇADOS ESTRUTURANTES DA MALHA URBANA.....	178
FIGURA 7.30 – ODIVELAS E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX.....	180
FIGURA 7.31 – GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA EM FRIELAS E ACESSO A PARTIR DA SAÍDA DA A8	181
FIGURA 7.32 – O SUBÚRBIO NA CIDADE DE LISBOA	182
FIGURA 7.33 – SUBÚRBIO EM ODIVELAS	182
FIGURA 7.34 – ODIVELAS ENQUANTO CIDADE ILEGAL E NÓ	183
FIGURA 7.35 – LIGAÇÃO ENTRE GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA E ELEMENTO SINGULAR	183
FIGURA 7.36 – VISTAS DE CONJUNTO DE ODIVELAS ENQUANTO LUGAR	183
FIGURA 8.1 – LOCALIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL ANALISADOS.....	188
FIGURA 8.2 – ÁREA DE INTERVENÇÃO E PLANTA DE ENQUADRAMENTO REGIONAL DO “PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALMADA, PP9, PP7 E CENTRO SUL” (DATADA DE 1989 E PUBLICADA EM 1992)	198
FIGURA 8.3 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PU DE ALMADA	199
FIGURA 8.4 – PP EN10 SANTA MARTA DE CORROIOS (SEIXAL)	200
FIGURA 8.5 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO (VILA FRANCA DE XIRA)	201

FIGURA 8.6 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE RECONVERSÃO DO CASAL DO PINHEIRO / A DOS LOUCOS / S. JOÃO DOS MONTES (VILA FRANCA DE XIRA).....	201
FIGURA 8.7 – PRÉ -EXISTÊNCIAS E PROPOSTAS DE DOIS PP EM ARCENA / ALVERCA (VILA FRANCA DE XIRA)	202
FIGURA 8.8 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE PORTO SALVO (OEIRAS) ...	206
FIGURA 8.9 – PLANTA SÍNTESE DO PP DE PORTO SALVO (OEIRAS).....	207
FIGURA 8.10 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PU DA SERRA DE CARNAXIDE (OEIRAS).....	207
FIGURA 8.11 – PLANTA SÍNTESE DO PU DA SERRA DE CARNAXIDE (OEIRAS)	208
FIGURA 8.12 – PLANO INTEGRADO DA ÁREA DO PARQUE DE CIÊNCIA E DE TECNOLOGIA	209
FIGURA 8.13 – PLANO DE PORMENOR DA ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA	209
FIGURA 8.14 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA SERRA DE CARNAXIDE (AMADORA)	209
FIGURA 8.15 – PLANTA SÍNTESE DO PP DA SERRA DE CARNAXIDE (AMADORA).....	209
FIGURA 8.16 – PLANTA SÍNTESE DO PP DA RIBEIRA DA FALAGUEIRA (AMADORA).....	210
FIGURA 8.17 - PP DA LIGAÇÃO DO CASAL DE SÃO BRÁS À RUA COMANDANTE FERREIRA DO AMARAL	210
FIGURA 8.19 – PLANOS DE PORMENOR NO ÂMBITO DO PROGRAMA POLIS DA CAPARICA	213
FIGURA 8.18 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E PLANTA SÍNTESE DO PP3 DO BAIRRO DO CAMPO DA BOLA (PUBLICADO EM 2005)	214
FIGURA 8.20 – LOCALIZAÇÃO DO PP DA PETROGAL, DO PP DE SACAVÉM E DOS PP4, PP5 E PP6 DO PARQUE DO TEJO (LOURES).....	215
FIGURA 8.21 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DO BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)	216
FIGURA 8.22 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE SACAVÉM (LOURES)	217
FIGURA 8.23 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DOS PP 4, 5 E 6 DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO'98 (LOURES)	217
FIGURA 8.24 – PP5 – ZONA DE SACAVÉM, PP6 – PARQUE DO TEJO E PP4 – ZONA NORTE / BEIROLAS DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO'98 (2005)	218
FIGURA 8.25 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PP DO CACÉM (SINTRA)	220
FIGURA 8.26 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA ÁREA CENTRAL DO CACÉM	220
FIGURA 8.27 – URBANIZAÇÃO DE SÃO MARCOS NA MARGEM DIREITA DA RIBEIRA DE BARCARENA E PRÓXIMO DO CACÉM, DO OUTRO LADO DO IC19.....	221
FIGURA 8.28 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA QUINTA DA LOMBA (BARREIRO)	227
FIGURA 8.29 – LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO DO PROGRAMA PROQUAL	227
FIGURA 8.30 – MOITA, CARTA DE ORDENAMENTO.....	229
FIGURA 8.31 – LOTEAMENTO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA: VISTA DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA INICIAL (ARQUITECTO CÂNDIDO CHUVA GOMES).....	229
FIGURA 8.32 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA QUINTA DA FONTE DA PRATA (MOITA).....	231

FIGURA 9.1 – OS AGLOMERADOS URBANOS DA PENÍNSULA DE SETÚBAL (A CASTANHO) E AS EXPANSÕES PREVISTAS (A LARANJA) SEGUNDO O PLANO DIRECTOR DA REGIÃO DE LISBOA (1964)	237
FIGURA 9.2 – PLANTA DE REDES DE TRANSPORTE: A VERMELHO A LINHA FERROVIÁRIA E A AZUL AS CARREIRAS DE AUTOCARRO DA SULFERTAGUS	239
FIGURA 9.3 – DINÂMICAS TERRITORIAIS NA AML SEGUNDO O PROTAML; A QUINTA DO CONDE ERA NOS ANOS 90 CONSIDERADA PARTE DE UM ESPAÇO-PROBLEMA, CONFIGURANDO UM ARCO A SUL DA A2	241
FIGURA 9.4 – O SISTEMA PONTE / AUTO-ESTRADA / ESTRADA NACIONAL NA GÉNESE DA QUINTA DO CONDE	242
FIGURA 9.5 – MATRIZ DE OCUPAÇÃO	243
FIGURA 9.6 – A2, NÓ DE COINA	244
FIGURA 9.7 – AS ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DA ESTRUTURA VIÁRIA URBANA EM TORNO DA A2, ENTRE OS NÓS DO FOGUETEIRO E DE COINA	244
FIGURA 9.8 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES E CRESCIMENTO URBANO ENTRE OS ANOS 60 E OS ANOS 90 DO SÉC. XX: EM CIMA, FOGUETEIRO E PAIO PIRES; AO MEIO, DA ESQUERDA PARA A DIREITA, FERNÃO FERRO E QUINTA DO CONDE; EM BAIXO, BREJOS DE AZEITÃO. AS MANCHAS MAIS ESCURAS REPRESENTAM A OCUPAÇÃO MAIS ANTIGA E OS ELEMENTOS VIÁRIOS QUE ESTRUTURAM A OCUPAÇÃO QUE VEIO A OCORRER NOS ANOS 90	245
FIGURA 9.9 – PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL 2000	248
FIGURA 9.10 – LIGAÇÃO DA QUINTA DO CONDE AO NÓ DE COINA	249
FIGURA 9.11 – ESTAÇÃO DE COINA EM RELAÇÃO AOS ESPAÇOS PÚBLICOS E AOS AGLOMERADOS URBANOS ENVOLVENTES	250
FIGURA 9.12 – ORTOFOTO DA QUINTA DO CONDE NOS ANOS 90	254
FIGURA 9.13 – PONTOS DE CONCENTRAÇÃO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS AO LONGO DA AVENIDA PRINCIPAL	255
FIGURA 9.14 – COMPARAÇÃO DE EIXOS URBANOS EM ESPAÇO CONSOLIDADO E NÃO CONSOLIDADO	256
FIGURA 9.15 – ESPAÇOS PÚBLICOS CONSOLIDADOS NA AVENIDA PRINCIPAL	258
FIGURA 9.16 – CENA CÓMICA E CENA TRÁGICA SEGUNDO SEBASTIÃO SERLIO	259
FIGURA 9.17 – LIMITES (TROÇO 1)	261
FIGURA 9.18 – FRENTES URBANAS DA EN10	262
FIGURA 9.19 – LIMITES (TROÇO 2)	263
FIGURA 9.20 – LIMITES (TROÇO 3)	263
FIGURA 9.21 – LIMITES (TROÇO 4)	264
FIGURA 9.22 – LIMITES (TROÇO 5)	264
FIGURA 9.23 – TIPOLOGIAS EDIFICADAS: HABITAÇÃO COLECTIVA NA URBANIZAÇÃO COVA DOS VIDROS (I E II); HABITAÇÃO COLECTIVA E MORADIA UNIFAMILIAR; EQUIPAMENTO PÚBLICO; HABITAÇÃO COLECTIVA	266
FIGURA 9.24 – HABITAÇÃO UNIFAMILIAR NA AVENIDA PRINCIPAL	267
FIGURA 9.25 – PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE (1986); ÁREAS COM DIFERENTES DENSIDADES DE OCUPAÇÃO À DATA DE ELABORAÇÃO DO PLANO (1ª METADE DA DÉCADA DE 80 DO SÉCULO XX)	269
FIGURA 9.26 – CONTRASTE ENTRE AS ÁREAS URBANAS CUJO ESPAÇO PÚBLICO SE ENCONTRAVA DELIMITADO POR CONSTRUÇÃO (À ESQUERDA) E ÁREAS URBANAS	

CUJO ESPAÇO PÚBLICO NÃO SE ENCONTRAVA DELIMITADO POR CONSTRUÇÃO (À DIREITA) À DATA DA ELABORAÇÃO DO PPU (1986).....	270
FIGURA 9.27 – INTERPRETAÇÃO DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL DO PPU	271
FIGURA 9.28 – PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE SESIMBRA, MODELO DE ORDENAMENTO PUBLICADO EM 1998.....	273
FIGURA 9.29 – O PIDDS SEGUNDO O PDM DE SESIMBRA, REDE URBANA EM FINAIS DOS ANOS 80.....	274
FIGURA 9.30 – O PIDDS SEGUNDO O PDM DE SESIMBRA, REDE URBANA PROPOSTA PARA A PENÍNSULA DE SETÚBAL EM FINAIS DOS ANOS 80	275
FIGURA 9.31 – ALTERAÇÃO DE PERÍMETRO DE OCUPAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DA ETAR	276
FIGURA 9.32 – PADRÕES DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM 1995 SEGUNDO O PROTAML	277
FIGURA 9.33 – ESTRUTURA ECOLÓGICA METROPOLITANA SEGUNDO O PROTAML... ..	277
FIGURA 9.34 – ESQUEMA DO MODELO TERRITORIAL DO PROTAML.....	279
FIGURA 9.35 – ESPAÇOS URBANOS TRAÇADOS NO CONCELHO DE PALMELA.....	280
FIGURA 9.36 – EN10 JUNTO À QUINTA DO CONDE	282
FIGURA 9.37 – PROPOSTA DE REVISÃO DO PU DA QUINTA DO CONDE PUBLICADA EM 2008.....	284
FIGURA 9.38 – A TIPOLOGIA DO EDIFICADO COMO ELEMENTO DIFERENCIADOR DO ESPAÇO.....	285
FIGURA 9.39 – EVOLUÇÃO DA FRONTEIRA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E NÃO URBANOS A SUL DA QUINTA DO CONDE	287
FIGURA 9.40 – PLANO DE PORMENOR DA AUGI 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE	288
FIGURA 9.41 – EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO JUNTO À EN 10.....	288
FIGURA 9.42 – PLANTA DE ZONAMENTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA RIBEIRA DO MARCHANTE.....	289
FIGURA 9.43 – EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO A NORTE DA QUINTA DO CONDE	290
FIGURA 9.44 – INSTABILIDADE DA FRONTEIRA AO NÍVEL DO TERRITÓRIO	292
FIGURA 9.45 – SÍNTESE DA ESTRUTURA DOS CONCELHOS DE SEIXAL E SESIMBRA A SUL DA A2	295
FIGURA 9.46 – OS NÓS DA A2: ALMADA, FOGUETEIRO, COINA, PALMELA	297
FIGURA 11.1 – TIPIFICAÇÃO DE FORMAS URBANAS EM FUNÇÃO DA DENSIDADE DA MALHA E DA CONTINUIDADE DO TECIDO	313
FIGURA 11.2 – MC KINLEY CENTER MASTER PLAN (PHILIP JOHNSON)	314

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 0.1 – ESTRUTURA DA INVESTIGAÇÃO	20
QUADRO 1.1 – URBANIDADE, POR SIEVERTS, ALEXANDER, BORJA, SECCHI E HALL... 28	
QUADRO 1.2 – CONCEITO DE CENTRALIDADE À ESCALA METROPOLITANA, POR GAVIRA, HALL, GRAHAM, SIEVERTS E TALLEN	30
QUADRO 1.3 – CONCEITO DE DENSIDADE DE OCUPAÇÃO URBANA, POR ALEXANDER, BORJA, SIEVERTS E TALLEN.....	31
QUADRO 1.4 – MISTURA DE USOS, POR SIEVERTS, CALTHORPE E TALLEN	32
QUADRO 1.5 – PERIFERIA, POR SKEATES, DEMATTEIS, BYRNE, KRIER, MONCLÙS E SIEVERTS.....	33
QUADRO 1.6 – ECOLOGIA, POR SIEVERTS E CALTHORPE	34
QUADRO 1.7 – OBJECTIVOS DO EDEC, SUBDIVIDIDOS EM ESPAÇOS ESTRUTURANTES, A ESTRUTURAR E VAZIOS.....	37
QUADRO 3.1 – MUNICÍPIOS, DESCONTÍNUOS URBANOS, ÁREA TOTAL, POPULAÇÃO E DENSIDADE POPULACIONAL DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA, PORTO, BARCELONA, BILBAU, MADRID, MÁLAGA, SEVILHA, VALÊNCIA E SARAGOÇA.....	62
QUADRO 3.2 – DISTINÇÃO ENTRE URBANO E URBANIZAÇÃO, SEGUNDO HARVEY	66
QUADRO 3.3 – TIPOS DE FORMA POR TATARKIEWICZ, SEGUNDO SECCHI.....	67
QUADRO 3.4 – INTERPRETAÇÃO DA CIDADE DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX POR LYNCH, ROSSI, VENTURI E TSCHUMI	68
QUADRO 3.5 – REFERÊNCIAS DE PLANEAMENTO: TENDÊNCIAS E EFEITOS	72
QUADRO 4.1 – RELAÇÃO INTER-TERRITORIAL DE POLICENTRISMO, ESTRUTURA ECOLÓGICA E CONTINUIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO.....	82
QUADRO 5.1 A – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: CARCAVELOS, PAREDE, CAXIAS E OEIRAS.....	93
QUADRO 5.1 B – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: SÃO JOÃO – MONTE ESTORIL, OEIRAS E PAREDE	94
QUADRO 5.1 C – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: LINDA-A-VELHA	95
QUADRO 5.2 – CONCEITOS DE DESENHO URBANO NO DECRETO-LEI 380/99.....	103
QUADRO 5.3 – EDIFÍCIOS DAS CIDADES DA AML SEGUNDO NÚMERO DE PAVIMENTOS, USO EXCLUSIVAMENTE RESIDENCIAL, PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS COM MAIS DE 40 ANOS E USO PREDOMINANTE EM EDIFÍCIOS NÃO RESIDENCIAIS	113
QUADRO 5.4 – DISTRIBUIÇÃO DE RAMOS DE ACTIVIDADE ECONÓMICA NAS CIDADES DA AML	114
QUADRO 6.1 – DIVERSIDADE DE TENDÊNCIAS EMERGENTES EM HABITANTES, FAMÍLIAS E FOGOS.....	135
QUADRO 6.2 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: UTILIZADORES.....	137
QUADRO 6.3 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: PARQUES DE ESTACIONAMENTO	137
QUADRO 6.4 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	137
QUADRO 6.5 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: CASCAIS	139
QUADRO 6.6 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SINTRA.....	139
QUADRO 6.7 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: OEIRAS	140
QUADRO 6.8 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: LISBOA.....	141

QUADRO 6.9 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: AMADORA.....	141
QUADRO 6.10 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ODIVELAS.....	142
QUADRO 6.11 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: LOURES	142
QUADRO 6.12 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: VILA FRANCA DE XIRA.....	143
QUADRO 6.13 – SÍNTESE DAS TENDÊNCIAS: ALMADA.....	143
QUADRO 6.14 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SEIXAL	144
QUADRO 6.15 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: BARREIRO	144
QUADRO 6.16 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SESIMBRA	145
QUADRO 6.17 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: MOITA.....	145
QUADRO 6.18 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ALCOCHETE	145
QUADRO 6.19 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SETÚBAL	146
QUADRO 6.20 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SINTRA, OEIRAS, CASCAIS	146
QUADRO 6.21 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ALMADA/SEIXAL	146
QUADRO 6.22 – POTENCIAIS QUESTÕES CRÍTICAS ENTRE ÁREAS CENTRAIS E PERIFÉRICAS DE IMPORTÂNCIA LOCAL E PERIFÉRICA	150
QUADRO 7.1 – HIERARQUIA, DENSIDADE E CONTINUIDADE	157
QUADRO 7.2 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES.....	157
QUADRO 7.3 – FOGUETEIRO, RELAÇÃO ENTRE ELEMENTOS SINGULARES, ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO E O VALOR DO VAZIO	171
QUADRO 7.4 – COMPARAÇÃO DE ODIVELAS E FOGUETEIRO EM TERMOS DE ARTICULAÇÃO ENTRE ESCALA LOCAL E ESCALA METROPOLITANA.....	184
QUADRO 8.1 – ELEMENTOS SEGUNDO O SEU VALOR ESTRUTURANTE E RELAÇÃO COM PLANOS DE URBANIZAÇÃO (PU) E PLANOS DE PORMENOR (PP) POR CONCELHOS.....	186
QUADRO 8.2 – PU E PP EFICAZES EM 2007 POR CONCELHOS DA AML	187
QUADRO 8.3 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML EM 1948-1989, 1990-1998 E 1999-2007.....	189
QUADRO 8.4 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1948-1989	190
QUADRO 8.5 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1990-1998	190
QUADRO 8.6 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1999-2007	191
QUADRO 8.7 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NOS PERÍODOS 1977-1989, 1990-1998 E 1999-2007	191
QUADRO 8.8 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1990- 1998.....	192
QUADRO 8.9 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1999- 2007.....	192
QUADRO 8.10 – PLANOS DE PORMENOR, DATAS DE ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO ..	193
QUADRO 8.11 – OBJECTIVOS, CRITÉRIOS DE SELECÇÃO E OBJECTO DE ANÁLISE DOS PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR	194
QUADRO 8.12 PROPOSTA DE VARIÁVEIS PARA A ANÁLISE DOS PLANOS	195
QUADRO 8.13 – RELAÇÃO ENTRE FORÇAS SOCIAIS, ELEMENTOS ESTRUTURANTES E PLANO	196

QUADRO 8.14 – O PAPEL DAS FORÇAS SOCIAIS NO PROCESSO DE PLANEAMENTO	196
QUADRO 8.15 – RELAÇÃO ENTRE ESTRUTURA URBANA, PLANOS, FORMA URBANA, PROJECTO E TRAÇADO	196
QUADRO 8.16 – PARÂMETROS DE ANÁLISE DOS PLANOS DE PORMENOR	197
QUADRO 8.17 – INTEGRAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS CONSOLIDADOS, COM CONSTRUÇÃO E TRAÇADOS NOS PLANOS DE PORMENOR E DE URBANIZAÇÃO ANALISADOS.....	198
QUADRO 8.18 – PLANOS DE PORMENOR, ÁREAS DE INTERVENÇÃO E ELEMENTOS ESTRUTURANTES	211
QUADRO 8.19 – PLANO DE PORMENOR DO NÚCLEO CENTRAL DO BAIRRO DA PETROGAL (LOURES).....	216
QUADRO 8.20 – CRUZAMENTO DAS CINCO VERTENTES FUNDAMENTAIS DO PERLOVT APLICÁVEIS AO TERRITÓRIO DO BARREIRO.....	225
QUADRO 8.21 – CRUZAMENTO DAS ORIENTAÇÕES TERRITORIAIS DO PROTAML COM AS VERTENTES FUNDAMENTAIS APLICÁVEIS AO TERRITÓRIO DO BARREIRO DE ACORDO COM O PERLOVT.....	226
QUADRO 8.22 – CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS RELACIONADOS COM A OCUPAÇÃO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA (MOITA)	228
QUADRO 8.23 – OS CONCELHOS METROPOLITANOS VISTOS À LUZ DE SÍNTESE DAS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS	234
QUADRO 9.1 – EVOLUÇÃO DOS ELEMENTOS ESTRUTURANTES DO TERRITÓRIO: A PENÍNSULA DE SETÚBAL NUMA INTERPRETAÇÃO DO CONCEITO DE FRAGMENTAÇÃO PROPOSTO POR PAGE E PHILIPS (2003)	236
QUADRO 9.2 – SÍNTESE DA ESTRUTURA INTERNA DA QUINTA DO CONDE: PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE (DE 1986), FOTO AÉREA DA QUINTA DO CONDE NOS ANOS 90, PROPOSTA DE REVISÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE E CENÁRIO PARA A PRÓXIMA DÉCADA.....	293

INTRODUÇÃO

Tema

Ao eleger a descontinuidades como palavra-chave da nossa investigação tivemos em mente o facto de esta estar estritamente associada à heterogeneidade dos territórios urbanos recentes. O aumento do consumo de solo e a diversidade tipológica das construções, combinada com a ausência de articulação e a especialização dos investimentos, têm sido apenas algumas das marcas dos crescimentos urbanos.

Encontramos referências em *Splintering Urbanism* (GRAHAM, MARVIN, 2001) e *The Regional City* (CALTHORPE, FULTON, 2001) que retratam a realidade norte-americana de forma incontornável, ao passo que ao nível europeu se destacam os franceses François Ascher, David Mangin, a “Escola de Versalhes” (com Philippe Panerai), Françoise Choay e Marc Augé, e ainda no contexto europeu nomes como Thomas Sieverts, Federico Oliva e Giuseppe Dematteis.

A designação achada para descrever o que pretendíamos que fosse o tema da tese sedimentou-se na expressão “descontinuidades”, descrita inicialmente como o resultado do povoamento urbano descontínuo e da sua diversidade. Viemos a compreender mais tarde que esta designação iria necessariamente articular diferentes conceitos: fronteiras, formas urbanas e estruturas.

Em 2006 referimo-nos, em artigo publicado na revista *Planeamento*, à especificidade da dimensão metropolitana, que recuperamos, salientando os problemas que lhe estão associados: instabilidade no povoamento resultante da reorganização de usos, a que alude Angelet (2000), e da reestruturação dos sistemas produtivos, referida por Ondategui (1997), associadas ao movimento pós-capitalista e ao fim das utopias industriais, mencionados por Fernandez-Alba (1995); transformações ligadas ao surgimento de subúrbios que se assumem como geradores de um novo tipo de sociedade urbana local, mencionadas por Borja (1997), novos padrões urbanísticos de fronteira nos seus limites exteriores, em resultado das estruturas de transporte, referidos por Hall (2000), e a espaços abertos com papel distinto de outros territórios, citando Ciorra (2000). Ainda segundo Borja e Castells (1997), as áreas metropolitanas são os territórios mais próximos da escala urbana em que se pode assistir à transposição de modelos globais ou continentais, tais como a distinção entre cidade informal e cidade marginal, os processos gerais de crescimento urbano e a persistente e crescente desigualdade social.

Estas afirmações trabalhadas a partir dos autores citados afiguram-se-nos, contudo, apenas como parte do problema que nos propomos investigar. A fase de transição que vivemos traduz-se em territórios diferentemente influenciados pelo modelo centralizador da capital e que são ao mesmo tempo palco da emergência de pequenas interdependências; baseia-se em planos desenhados com graus de detalhe variáveis, por vezes compatíveis com a redução das expectativas em relação aos mesmos planos; e resulta num modelo de organização que se

debate com uma mudança ideológica em que se confrontam a infalibilidade da cidade modernista (DUNCAN, 1997) e a vulnerabilidade da cidade actual (BYRNE, 2004).

FIGURA 0.1 – PRINCIPAIS DIFERENÇAS ENTRE A CIDADE FORDISTA E PÓS-FORDISTA, VISTA DA PERIFERIA, POR GIUSEPPE DEMATTEIS

REPRESENTACIÓN DE LA PERIFERIA URBANA (1960-1990)

Criterios	Periferias de la ciudad fordista	Periferias de la ciudad posfordista
Posición geográfica	en torno al centro gravita sobre el centro	periurbanización y «ciudad difusa» reticular, distante de los centros principales
Posición geopolítica	espacio dominado por el centro, soporte pasivo de lo que el centro rechaza o no puede contener	«ciudad sin centro», red interconexa de sistemas urbanos autónomos complementarios e interdependientes
Calidad y valores urbanos	espacios urbanos sin calidad, en los que los valores urbanos son siempre inferiores a los del centro y los valores medioambientales, inferiores a los del campo	ciudad «diversa» con algunos valores, sobre todo ambientales y de calidad de vida, considerados superiores a los del centro
Deseabilidad	partes de la ciudad habitadas por quienes carecen de medios para vivir en el centro	espacios habitados por quienes no quieren vivir en el centro
Identidades, cualidades formales	espacios edificados monótonos, sin orden ni forma reconocible, atópicos	espacios laberínticos, mosaicos de lugares con cualidades formales propias
Tiempo, historia	emplazamientos desprovistos de historia, sin identidad, sin raíces. Espacios de «modernización forzada» de los emigrantes y de la movilidad social y territorial	emplazamientos enraizados en su preexistencia y en sus tramas sociales, con sentido territorial de pertenencia
Conflicto y cooperación	barrios del «conflicto constructivo» capital-trabajo, de la cohesión social de las clases	lugares de las «ventajas competitivas» y de la afirmación individual
Innovación	lugares de la experimentación social: servicios colectivos, obras públicas, planificación urbanística, etc.	lugares de los nuevos estilos de vida, de las nuevas clases sociales emergentes, de la relación local/global no mediada por los centros metropolitanos

(FONTE: DEMATTEIS, 1998)

A periurbanização recente levanta questões substancialmente distintas da suburbanização do passado. A comparação destas dinâmicas é sintetizada por Dematteis (1998) como correspondendo a dois tipos de periferia – a da cidade fordista e a da cidade pós-fordista – com critérios distintos ao nível da posição geográfica, da posição geopolítica, da qualidade e valores urbanos, da atracção, das identidades e qualidades formais, do tempo e história, do conflito e cooperação e da inovação. O quadro comparativo de Dematteis lança alguma luz mais sobre a questão se tivermos em conta que as mudanças descritas para o período 1960-1990 não levaram à substituição de um modelo por outro, mas antes a uma substituição parcial e a uma coabitação, na maior parte dos casos. A realidade esbate as visões dicotómicas que temos da cidade.

Do tema apresentado resultam duas questões principais às quais daremos resposta com esta investigação. A questão de investigação inicial que sustenta o tema é desde logo saber para

que irá servir o conceito de descontinuidade. O conceito de descontinuidade servirá para definir processos inacabados de ocupação, com conseqüente indefinição de limites, heterogeneidade de territórios, quer ao nível das malhas, quer dos tecidos construídos e falta de articulação entre formas urbanas. O conceito de descontinuidade que apresentamos nesta investigação pretende contribuir para a descodificação destes territórios e assim identificar os instrumentos para a sua resolução. Apresentaremos de seguida as questões que orientaram a investigação.

Questões / Objectivos

Com esta investigação responderemos a duas questões principais, correspondendo a primeira delas a como definir descontinuidade. Para conseguir responder a esta questão, estabelecemos como objectivos: identificar as características das descontinuidades, tendo como referência os valores associáveis aos territórios urbanos; explicar as descontinuidades do ponto de vista do processo que as gera; compreender como as tendências territoriais podem contribuir para as descontinuidades; identificar os aspectos físico-formais que podem caracterizar as descontinuidades.

A segunda questão de investigação consiste em como identificar os meios e os instrumentos para a resolução das descontinuidades. Para responder a esta questão adoptaram-se os seguintes objectivos: identificar os princípios de ordenamento urbano passíveis de contribuir para a resolução das descontinuidades; analisar casos concretos de resolução de descontinuidades ao nível do planeamento e do desenho; propor orientações para os instrumentos de planeamento tendo em vista a resolução e a prevenção de novas descontinuidades.

Com a metodologia que se passa a apresentar pretende-se descrever a forma utilizada para responder às questões de investigação e cumprir os objectivos que com esta investigação nos propusemos cumprir.

Metodologia

A metodologia utilizada baseia-se numa abordagem teórica articulada com casos de estudo. A abordagem teórica incidu sobre um conjunto de aspectos relacionados com os novos territórios urbanos. Abordar-se-ão os valores associados à cidade, os paradigmas ligados ao planeamento e as referências para a organização de territórios urbanos.

A hipótese que colocamos para a definição de descontinuidade relaciona-se com a ausência de valores que costumamos associar à cidade. Para tal abordaremos conceitos como urbanidade, centralidade, densidade, mistura de usos, periferia, ecologia e coesão territorial. A interpretação que fazemos da cidade actual resulta em grande medida de uma alteração de paradigmas ligados ao planeamento. Daremos conta desta mudança de paradigmas abordando o papel do Estado, do Plano e do Desenho no planeamento. Não terminaremos esta abordagem teórica sem fazer um ponto de situação daquilo que considerámos grandes temas relacionados com o desenho dos territórios urbanos. Abordaremos as manchas de

ocupação, a forma urbana, os padrões de traçados, os elementos estruturantes e as continuidades e descontinuidades.

Quanto à abordagem empírica, subdivide-se em estudo de casos situados na AML, segundo temáticas, e no aprofundamento dessas temáticas para um território específico. A escolha da AML resulta de um conjunto de factores de que se destaca a dimensão e as dinâmicas de transformação territorial recentes motivadas por um período de construção de infra-estruturas bastante intenso.

Começaremos por dar uma visão global da AML, com a qual se pretende compreender algumas questões estruturais que possam ser determinantes para o surgimento de descontinuidades. As experiências na articulação de malhas e tecidos construídos ao nível da cidade consolidada, o papel dos planos na conformação do território, os elementos estruturantes resultantes da posição de Lisboa como cidade europeia, os espaços urbanos consolidados, a comparação em termos nacionais e internacionais com outras áreas metropolitanas e a leitura que os instrumentos de planeamento fazem do território metropolitano são alguns aspectos que nos parecem relevantes para compreender a especificidade da AML ao nível das descontinuidades.

Após perceber em traços gerais quais os elementos determinantes para o surgimento de descontinuidades e também quais as experiências para a sua resolução, passaremos à análise temática do território, com vista à identificação e tratamento das mesmas. O princípio que presidiu a esta análise temática foi o de identificar os recursos que podem contribuir para a abordagem e resolução das descontinuidades. Identificámos três recursos: as tendências territoriais, os territórios construídos e os instrumentos de planeamento. Este princípio que orientou a investigação está intimamente ligado à necessidade de encontrar uma forma operativa de lidar com as descontinuidades. É nossa convicção, e a abordagem teórica comprová-lo-á, que as tendências territoriais, tendo em conta os agentes, processos e desenho, determinam em grande parte a ocupação do território, que os territórios construídos são um dado iniludível na definição de um modelo de abordagem das descontinuidades e que, por último, os planos são um instrumento fundamental para a intervenção territorial.

Assim, as análises temáticas para o conjunto da AML pretenderão dar uma visão expedita das tendências territoriais, demonstrarão através de análise cartográfica dos territórios recentes como se manifestam as descontinuidades e, por último, atenderão à forma como os planos lidam com os aspectos que associámos a este fenómeno.

Poder-se-ia abordar as tendências territoriais através de análises de crescimento em termos quantitativos mas pretendemos antes dar uma visão qualitativa das transformações que vêm sendo operadas no território da AML. Desenvolvemos um estudo exploratório dessas tendências a partir da análise de documentação tendo como fonte a imprensa escrita. Os relatos produzidos a partir dessa recolha permitiram a identificação de quadro tendências territoriais. O território pontuado por elementos singulares, o surgimento de grandes promoções imobiliárias, as operações de renovação urbana nas áreas centrais e as operações de reabilitação urbana nos subúrbios são as quatro tendências identificadas, através das quais

questionámos a articulação entre ocupações, tendo em conta o potencial estruturante que encerram articulado com o papel que podem desempenhar ao nível metropolitano.

Interessou-nos, ao nível dos traçados, obter uma visão alargada dos espaços fora da cidade consolidada. Escolhemos territórios em áreas de transição a que chamaremos adiante “descontinuidade-mancha”. Estas áreas surgem em grande medida na envolvente de grandes infra-estruturas, de limites administrativos ou de áreas com valor especial do ponto de vista metropolitano. Da abordagem teórica resultou a decisão de identificar os recursos existentes ao nível do território construído. Centrámos-nos nesta fase da análise nos traçados de padrão ortogonal, no espaço público e na forma urbana. Com a análise dos traçados identificaremos conjuntos coerentes em termos de número e dimensão. A análise do espaço público serviu-nos para avaliar uma questão que nos pareceu crítica ao nível das descontinuidades: a expressão dos espaços consolidados no conjunto das áreas urbanas. A insignificante dimensão das áreas consolidadas levou-nos a distinguir subtipos de espaços não consolidados: os espaços com construção e os espaços traçados. A delimitação destes espaços permitiu-nos ainda reflectir sobre a questão dos limites urbanos existentes de facto.

O último aspecto desta visão temática da AML corresponderá à análise dos instrumentos de planeamento directamente envolvidos no desenho do território. A análise foi feita tendo em conta os programas de ocupação, os elementos estruturantes, a dimensão das intervenções, a articulação com a envolvente e a articulação com planos de nível superior. O período analisado compreende a dois momentos em termos de enquadramento legal do planeamento. Dividimos o período analisado entre uma primeira fase de 1990 a 1998, correspondente ao período em vigor do Decreto-Lei nº 69/90 e o período de 1999 a 2007, cujo início coincide com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 380/99 (com redacções pontualmente alteradas posteriormente). Pretende-se com este capítulo tentar perceber qual o contributo que os planos dão para a resolução ou não dos aspectos que identificámos como geradores de descontinuidade.

A segunda parte da abordagem empírica destinou-se a fazer uma leitura de um território específico da Península de Setúbal, antiga periferia hoje em profunda transformação. Situada num concelho com uma forte presença de espaços naturais, como é o caso de Sesimbra, a Quinta do Conde regista um relativo sucesso em termos de integração metropolitana, partindo de uma génese ilegal e de uma ocupação desqualificada. Pretendemos com a análise deste caso perceber como os aspectos identificados nas análises temáticas anteriores têm tradução numa área cuja principal razão de afirmação metropolitana tem sido a proximidade a grandes infra-estruturas de transporte. Analisaremos os aspectos focados nas análises temáticas numa leitura mais fina do território. Estarão presentes nesta análise, entre outros aspectos, a forma como a estrutura urbana tem evoluído, as alterações que se têm operado ao nível da forma urbana e a lenta mas marcante alteração dos seus limites urbanos.

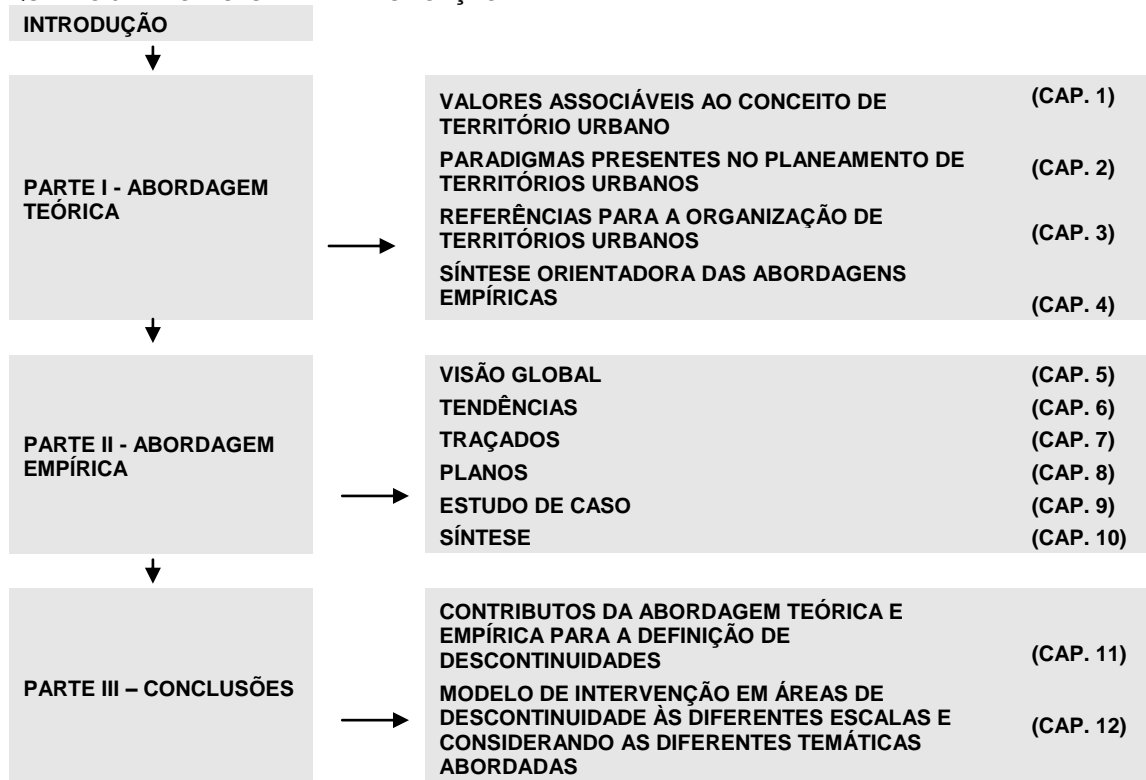
A abordagem empírica termina com uma síntese de identificação dos aspectos da leitura temática da AML considerados mais relevantes. Entre as abordagens temáticas da AML e o estudo mais aprofundado do caso da Quinta do Conde destacaremos os aspectos mais relevantes desta parte da investigação. Reflectiremos sobre a existência de um potencial

estruturante subaproveitado ao nível das tendências territoriais, sobre as fragilidades dos territórios, tanto em termos de malhas urbanas como de tecidos construídos, reflectiremos ainda acerca do papel dos instrumentos e do cumprimento da sua missão de planear e de desenhar.

Os contributos da abordagem teórica e dos estudos de caso para a definição e abordagem das discontinuidades ao nível do planeamento e do desenho compõem a terceira parte desta dissertação. Destacaremos a importância da definição de discontinuidade a partir dos valores associáveis aos territórios urbanos ao nível da abordagem teórica, combinada com os resultados da abordagem empírica. O comportamento dos agentes envolvidos nas tendências territoriais que identificaremos, as características físicas dos territórios urbanos e as preocupações dos planos serão aí interpretados. A organização das tipologias de discontinuidade será feita em função das diferentes escalas de análise, dos usos e das dimensões da mesma (da discontinuidade-linha à discontinuidade-mancha). Ainda como contributo para a definição de discontinuidades, abordaremos o valor das discontinuidades e as condições para que esta represente um contributo positivo para os territórios urbanos.

A resposta à forma de abordar as discontinuidades só ficará dada com a formulação de um modelo de intervenção para as áreas de discontinuidade. Com este propósito apresentaremos um conjunto de princípios que considerámos relevantes para o planeamento e para o desenho. O modelo consubstancia-se num conjunto de recomendações aplicáveis aos planos e ao desenho, nas diferentes sedes em que se pratica, sobretudo ao nível do planeamento urbano. Apresenta-se a estrutura de investigação de acordo com a metodologia descrita.

QUADRO 0.1 – ESTRUTURA DA INVESTIGAÇÃO



Como se pode observar a tese é composta por três partes. À abordagem teórica da Parte I correspondem três capítulos de análise e um capítulo de síntese que estabelece a articulação com a parte seguinte, de abordagem empírica.

A Parte II, correspondente à abordagem empírica, obedece a uma organização segundo a qual o primeiro capítulo se destina a dar uma visão mais alargada do ponto de vista geográfico e temático da AML, bem como expor os critérios que conduziram à selecção dos casos estudados. As análises temáticas que se seguem encontram-se organizadas em três capítulos. Segue-se um capítulo destinado à análise integrada das diferentes temáticas reunidas num estudo de caso. A Parte II fica concluída com um capítulo de síntese da abordagem empírica.

Por último, na Parte III remetem-se para uma organização em dois capítulos das conclusões obtidas com esta investigação. Um primeiro capítulo corresponde ao desenvolvimento de definição de descontinuidade. O segundo capítulo destina-se à apresentação de um modelo para organização das áreas de descontinuidade.

PARTE I – ABORDAGEM TEÓRICA

CAPÍTULO 1 – Valores associáveis ao conceito de território urbano

Dimensões para a avaliação de descontinuidades

Pretende-se neste subcapítulo sintetizar as descontinuidades num formato operativo utilizável ao nível da investigação. O aparente consenso nas críticas ao Movimento Moderno rapidamente se desvanece quando começamos a analisar as diferentes alternativas ao nível de planeamento. A comparação entre as diferentes abordagens constitui uma oportunidade para introduzir a relação entre a diversidade de argumentos e as descontinuidades. Assim, num contexto de espaços remanescentes sem função aparente, de falta de legibilidade, de situação de pré-colapso das redes tradicionais e de pulverização da ocupação, encontramos em Byrne referência à emergência da cidade vulnerável e em Duncan à cidade falível, por oposição à “infalível moral modernista” (DUNCAN, 1997). Em entrevista em 2004 ao *Jornal dos Arquitectos*, Gonçalo Byrne refere a postura pós-moderna de negação da existência de história, arte, cidade, cultura e civilização; a estratégia da imprevisibilidade como a única estratégia discernível na “cidade indiferente” (expressão de texto de Herzog citado por Byrne); a leitura oposta de cidade que herdámos de Tafuri e de Rossi – a da cidade invulnerável; os fenómenos de degradação dos centros como prova da sua vulnerabilidade; o carácter passageiro dessa vulnerabilidade, de acordo com Nuno Portas; o papel das periferias metropolitanas como grande palco da vulnerabilidade da cidade, à qual resistem as infra-estruturas, transportes e espaço público; a extinção da ideia feita de que os habitantes do Sul da Europa sabem o que é cidade, ao contrário dos do Norte.

O planeamento tem respondido com modelos de cidade compacta, valorização do espaço público, defesa da mistura de usos, adopção de soluções de mobilidade mais sustentável, apoiados em princípios de sustentabilidade ambiental. O léxico actual é fértil em expressões que pretendem explicar a pulverização de ocupações: ouvimos falar a Page (2003) de “atração exclusiva”, a Skeates (1997) de “carácter disjuntivo”, a Angelet (2000) de movimentos “spread e push-out”. Skeates, a propósito da diversificação temática do território, resultante numa “superabundância de espaço”, aponta o carácter disjuntivo e instrumentalizado destes espaços em rede como contributo para a falta de espaço nas “periferias urbanas em explosão”. Por contraponto à massificação de dinâmicas e de ocupações, Alain Touraine refere a relação de equilíbrio que se estabelece entre a globalização das relações económicas e da cultura de massas e a identidade social do indivíduo enquanto membro de grupos étnicos, religiosos ou nacionais (TOURAINE, 2000). E argumenta que estamos mais do que nunca longe de pertencer à mesma sociedade ou à mesma cultura. As abordagens dos novos territórios

¹ Mantém-se a expressão inglesa, usada no original castelhano. J. Angelet (2000) refere-os como efeitos territoriais, a propósito da alteração da localização do emprego e da habitação nas áreas metropolitanas de Madrid e de Barcelona, como processo que designa por “suburbanização”, afectando as duas cidades espanholas. Sustentando a “crença” nos mecanismos de auto-regulação dos processos de localização de residência e de emprego, acaba por sublinhar o facto de a descentralização destas duas funções urbanas ter resultado num aumento das deslocações diárias casa-trabalho. A escala metropolitana pode resultar da deslocação de actividades, como refere a propósito do processo de metropolitanização espanhol. A descentralização do emprego e da residência gera, no caso das duas maiores áreas metropolitanas espanholas, aumento da suburbanização.

urbanos levam Giuseppe Dematteis a sugerir a necessidade de conhecer a ordem invisível das cidades (DEMATTEIS, 1995) e a propor que a partir da cidade difusa e da cidade sem centro se desenvolvam novos modelos urbanos, por alternativa às abordagens das periferias na cidade fordista e na cidade pós-fordista.

Ainda sobre as expansões recentes, Pippo Ciorra define em *New Italian Architecture*, “dez mandamentos” orientadores da “Cidade Nova” resultante das expansões urbanas dos anos 90 em Itália. Em primeiro lugar, o novo conceito de cidade e as prioridades que acarreta. Sobre estas, aponta como qualidades a alcançar “*the ethical quality of public space, the aesthetic quality of architectural space, the urban quality of residential space*” (CIORRA, 2000: p. 12). Em segundo lugar, a redefinição do conceito de espaço urbano. O espaço de encontro, o tradicional espaço público que articulava partes de cidade, é visto como um elemento de transição entre cidade e paisagem (entendemos que a “cidade” se refere ao espaço urbano tradicional e “paisagem” ao novo território urbano). Em terceiro lugar, a substituição da forma urbana como combinação de espaços públicos e de elementos arquitectónicos por aquilo que designa de paisagem contemporânea. Sobre a paisagem contemporânea enquanto substituta da forma urbana tradicional, refere a necessidade de criar novas formas de ler a paisagem e de recorrer a novas técnicas de intervenção no território: “*by technique, we mean the capacity to identify the scales and instruments of urban intervention*” (CIORRA, 2000: p. 13). Refere ainda, em quarto lugar, o desenho das infra-estruturas rodoviárias integradas na paisagem, o seu valor como estrutura urbana e a sua relação com os espaços de encontro, lazer, recreio e comércio. Em quinto lugar, o papel dos espaços abertos, que na cidade tradicional estariam esperando pela construção de edifícios ou de uma praça e que na “Nova Cidade” estabelecem uma relação não hierarquizada com a construção. Em sexto lugar, a habitação como unidade a partir da qual se estabelece a relação com o espaço público, substituindo o conjunto habitacional neste papel. Em sétimo lugar, a vulgaridade como factor decorrente da aceitação de que cada habitação pode ter uma relação específica com o espaço público. Em oitavo lugar, a história do passado recente, tanto por via teórica de Rossi como pela prática de arquitectos dos anos 50 do século XX que escolheram uma terceira via em alternativa aos seguidores do Movimento Moderno e aos que singraram pelo planeamento urbano. Em nono lugar, a nova monumentalidade, baseada no relevo do desenho como representação quase tão importante como o objecto representado e no papel da arquitectura pública. Por último, a relação entre arquitectura e arte, na medida em que a concepção artística e a forma de olhar para o mundo têm vindo a influenciar a leitura da paisagem e o planeamento do território.

Grande parte destas questões são abordadas por Thomas Sieverts em *Cities Without Cities* ao chamar a atenção para a necessidade de criar novas ferramentas para lidar com os novos territórios designados de cidade transitória, periferia urbana ou campo urbanizado, geralmente associados à essência da falta de cultura, onde os padrões correntes dificilmente servem para medir o seu potencial, mas para os quais existem diferentes formas de o perspectivar (SIEVERTS, 2003). A abordagem do autor baseia-se na dicotomia centro/periferia que marca a leitura destes territórios e em questões formais.

Socorrendo-se de Hauser, evoca a necessidade de uma posição para-estética, que nos torne sensíveis a transições de vária ordem, em termos espaciais, temporais e materiais, entre feio e bonito, útil e inútil, moral e repreensível, promovendo o entendimento de que os limites do estético se estão a alargar. Para aprofundar o quadro conceptual que incluía a descontinuidade como conceito analítico e operativo, destacamos seis conceitos defendidos nos anos 90 (e já na presente década, em 2003, traduzidos para inglês em *Cities Without Cities*): a urbanidade (que se julga perdida face à cidade tradicional), a densidade (com as implicações que a sua variação tem ao nível do território), a mistura de usos (por oposição à monofuncionalidade do passado modernista), a centralidade (na procura do reequilíbrio da ocupação do território), a periferia (para onde remetemos os nossos problemas) e a ecologia (como princípio de intervenção por oposição às intervenções mais predatórias do passado). Destes seis conceitos apresenta-se uma leitura cruzada com outros autores nos quadros 1.1 a 1.6.

Urbanidade

Não existe consenso quanto à importância da continuidade urbana para a definição da urbanidade, uma vez que, para parte dos autores, urbanidade traduz a manifestação cultural da consciência social de determinado grupo ou grupos. Sieverts, Secchi e Hall, apesar de não ignorarem a importância da dimensão física da cidade, centram a sua abordagem de urbanidade na sociedade e na produção cultural. Por outro lado, deparamo-nos com um conjunto de autores que associam a urbanidade à cidade compacta, contínua. Por Christopher Alexander ser o primeiro a integrar este grupo, talvez esta posição surja em reacção às soluções urbanísticas de menor continuidade construída, que Jorge Carvalho designa como “cidade de torres” (CARVALHO, 2003). Constata-se a associação que Alexander e Jordi Borja fazem entre densidade e urbanidade, relacionando ambos os conceitos com a imagem da cidade tradicional. Sieverts vê na mistura de usos uma oportunidade para promover a urbanidade, ao associá-la com interacção social.

Esta distinção de conceitos de “urbanidade” não é inócua para a abordagem das descontinuidades. Os críticos do Movimento Moderno tendem a encarar a urbanidade como continuidade construída, associando-lhe a necessidade de retorno à cidade clássica, à rua-corredor. Christopher Alexander (e mais tarde Nikos Salingaros) remetem-nos para um modelo de cidade de “escala humana” (curiosamente um conceito bem moderno, bastando recordar o *Modulor* de Le Corbusier). Aqueles que se colocam numa posição alternativa à dicotomia moderno/antimoderno encaram a urbanidade como um fenómeno associado a questões de coesão social e de dinâmica cultural. Perante cenários de óbvia descontinuidade física e morfológica, Thomas Sieverts encara a urbanidade como um fenómeno eminentemente social. O século XIX nas cidades europeias como exemplo de urbanidade deve-se menos ao modelo compacto de quarteirão então produzido e mais à prosperidade económica da burguesia industrial de então.

QUADRO 1.1 – URBANIDADE, POR SIEVERTS, ALEXANDER, BORJA, SECCHI E HALL

	URBANIDADE
ALEXANDER	POR 3 VIAS: A PARTIR DA ESCALA DA CIDADE TRADICIONAL DE CAMILLO SITTE; DA DIVERSIDADE ARQUITECTÓNICA; DA DENSIDADE DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
SIEVERTS	DISTINTA DE CONTINUIDADE, TEM COMO CHAVE A INTERACÇÃO SOCIAL; POUCO USADA COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA; POTENCIA NOVA RELAÇÃO CONSTRUÍDO / NÃO CONSTRUÍDO
BORJA	SUSTENTA OS PRINCÍPIOS DO NOVO URBANISMO DEIXANDO IMPLÍCITO AO CONCEITO DE URBANIDADE O CONCEITO DE DENSIDADE
SECCHI	ASSOCIADA A FORMA URBANA COM MAIOR EXPRESSÃO DURANTE O SÉCULO XVIII; REPRESENTA A MANIFESTAÇÃO DA MATURIDADE DA CULTURA URBANA EUROPEIA
HALL	MAIS CULTURAL DO QUE TERRITORIAL, EMBORA ESTE POSSA RESOLVER TENSÕES RELATIVAS ÀQUELE

(FONTES: ALEXANDER, 1965; SIEVERTS, 2003; BORJA, 2003; SECCHI, 2003; HALL, 1998; TRATAMENTO PRÓPRIO)

FIGURA 1.1 – XANGAI



(FONTE: SILVA, 2001)

Também Peter Hall separa urbanidade de ambiente físico, relevando o papel da cultura para a sua afirmação. Encontramos várias razões para considerar a urbanidade como um elemento importante em termos territoriais. Para além da associação entre urbanidade e continuidade construída (combinada com outras qualidades, como a escala do espaço e a diversidade arquitectónica), a urbanidade é vista como um aspecto pouco explorado ao nível da política urbana; desligada da ideia de continuidade construída, pode potenciar novas relações entre espaços construídos e não construídos; e, apesar de ser mais cultural, pode ajudar a resolver questões territoriais. Constatamos a coexistência de duas posições distintas face a este conceito. Poderemos acrescentar uma terceira que associa urbanidade a densidade, o que não quer dizer necessariamente continuidade construída. As diferentes interpretações de urbanidade geram formas de organizar a cidade distintas. Por exemplo, o facto de coexistirem num território formas de ocupação resultantes de visões distintas de urbanidade (mais ou menos associadas à cidade compacta) pode ser uma razão, ainda que parcial, para as descontinuidades.

Centralidade

Nos anos 90 do século XX, o termo “centralidade” tornou-se a chave para a reestruturação das cidades europeias. Destacamos a dimensão geográfica, decorrente da localização de uma área num determinado território, considerando ou não a variável “tempo” associada a “espaço”. A centralidade é uma qualidade intrínseca a pontos do território ou pode ser criada através da sua infra-estruturação, reduzindo distâncias e/ou tempos de deslocação. Por isso, em muitos casos surge associada a infra-estruturas. Sendo um espaço valioso no contexto das metrópoles, a sua utilização tende a gerar concentrações superiores às de outros pontos do território, tende a segregar usos, separando os de maior dos de menor rentabilidade.

As centralidades tendem a ser vistas como os nós das redes metropolitanas. No entanto, estas podem ser também espaços urbanos da cidade tradicional, coincidindo com os lugares. Neste sentido a centralidade é vista como um valor acrescido, como centro de poder ou simbólico – Carmen Gavira aborda estes aspectos ao referir as centralidades no interior da cidade de Madrid, nomeadamente o eixo Castellana-Recoletos. Aparentemente o valor simbólico e o de poder não se encontram presentes nas centralidades fora da cidade consolidada. Esta outra vertente das centralidades aparenta concentrar-se no papel funcional destes pontos no território. Ocupações monofuncionais, como os tecnopólos, ocupam um lugar de destaque. Pela forma como surgem associados a espaços de elevada capacidade de circulação, são das ocupações que mais se aproximam do conceito de não-lugar. Peter Hall refere por isso que as centralidades, ao alterar a relação centro/periferia, podem contribuir para agravar a legibilidade dos espaços urbanos (HALL, 2000).

Assim, identificamos três contextos territoriais em que as centralidades de nível metropolitano podem surgir: as cidades consolidadas, os espaços não consolidados, embora com ocupações pré-existent, típicas de áreas periféricas, e os espaços nos limites das regiões urbanas. As diferentes formas que as centralidades podem gerar nestes três casos, mas sobretudo no

segundo – o das áreas com pré-existências periféricas – podem gerar situações de descontinuidade territorial.

QUADRO 1.2 – CONCEITO DE CENTRALIDADE À ESCALA METROPOLITANA, POR GAVIRA, HALL, GRAHAM, SIEVERTS E TALLEN

	CENTRALIDADE
GAVIRA ET AL.	COMO CENTRO DE PODER, SIMBÓLICO E GEOGRÁFICO
P. HALL	RESPONSÁVEL POR NOVA RELAÇÃO CENTRO-PERIFERIA, QUE DIMINUI LEGIBILIDADE; SITUADAS NOS LIMITES EXTERNOS DAS PERIFERIAS
GRAHAM ET AL.	COMO TECNOPÓLO
T. SIEVERTS	ENQUANTO HIERARQUIA; CIDADE EM ÁRVORE; METÁFORA DOS LUGARES CENTRAIS NA ORGANIZAÇÃO DO PENSAMENTO HUMANO; RESULTADO DA ESPECIALIZAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO
E. TALLEN	UMA DAS VARIÁVEIS MAIS USADAS NA ABORDAGEM GEOGRÁFICA DA CIDADE

(FONTES: GAVIRA ET AL., 1999; HALL, 2000; GRAHAM ET AL., 2001 ; SIEVERTS, 2003 ; TALLEN, 2003; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Densidade

No contexto da elaboração de planos, a densidade é vista sobretudo como um parâmetro urbanístico destinado a controlar a intensidade de utilização do solo. De um ponto de vista mais alargado, este é um conceito associado ao de urbanidade. A maior parte das vezes o planeamento territorial lida com a densidade real, a que resulta da relação entre uma determinada ocorrência e um determinado espaço. Mas vários autores chamam a atenção para o facto de a densidade medida ser algo distinto da densidade percebida. A densidade, segundo Thomas Sieverts, pode ser visual ou social, para além de física. A densidade em termos visuais pode variar em função da combinação dos espaços construídos com os restantes elementos que compõem o espaço urbano. Para esta variação contribuem nomeadamente as tipologias arquitectónicas, de espaço público e dos espaços intersticiais. Por estas razões pode-se conseguir densidades semelhantes com resultados visuais bastante distintos e vice-versa. A heterogeneidade do território construído pode assim corresponder a espaços com as mesmas regras em termos de densidade. Por este motivo, é um conceito que, se abordado isoladamente ao nível de planeamento, pode conduzir a situações de descontinuidade em termos de desenho urbano.

QUADRO 1.3 – CONCEITO DE DENSIDADE DE OCUPAÇÃO URBANA, POR ALEXANDER, BORJA, SIEVERTS E TALLEN

	DENSIDADE
C. ALEXANDER	COMO UMA DAS TRÊS FORMAS DE ATINGIR A URBANIDADE, SOBRETUDO TENDO EM CONTA O CONCEITO DE DENSIDADE VISUAL (SINÓNIMO DE RUA COMPACTA, CONSTRUÇÃO CONTÍNUA)
J. BORJA	ASSOCIADA ATRAVÉS DO NOVO URBANISMO COM A URBANIDADE, SENDO A CIDADE MODERADAMENTE COMPACTA E DE ESCALA HUMANA O PARADIGMA DA DENSIDADE PARA ATINGIR URBANIDADE
T. SIEVERTS	COM IMPLICAÇÕES NA ACTIVIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO OU SEMI-PÚBLICO; FORMA DE PROTEGER A NATUREZA; MATERIAL, VISUAL E SOCIAL; CORRELAÇÃO COM DIFERENTES TIPOS DE CIDADES; COMO LIMITE; NÍVEL PARA GARANTIA DE QUALIDADE; RELACIONADA COM FENÓMENOS ESPECULATIVOS; CONTRIBUTO PARA ININTELIGIBILIDADE
E. TALLEN (2003)	VARIÁVEL QUE PERMITE ESTUDAR VÁRIOS FENÓMENOS; UMA DAS VARIÁVEIS DA ABORDAGEM GEOGRÁFICA; CONTRADITORIEDADE ENTRE NOÇÃO DA REALIDADE E VISÃO RESULTANTE DA MEDIÇÃO

(FONTES: ALEXANDER, 1965; BORJA, 2003; SIEVERTS, 2003; TALLEN, 2003; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Mistura de usos

A mistura de usos corresponde a um paradigma recente enquanto conceito de planeamento, se tivermos em conta que os modelos anteriores tentaram sobretudo organizar a forma promíscua e sem regras (pelo menos sob o ponto de vista do interesse público) com que a distribuição funcional ocorreu durante boa parte da primeira e segunda revoluções industriais. A mistura de usos surge no planeamento territorial como recuperação de uma forma de organização das cidades que Christopher Alexander denominou como “cidades naturais”. Estamos perante um tema aparentemente consensual nos dias de hoje. Podemos no entanto depreender de algumas das referências recolhidas que não devemos, no contexto actual, esperar que a mistura de usos contribua para reduzir as deslocções casa-trabalho, a julgar pelo exemplo atrás referido relativamente aos casos das áreas metropolitanas de Madrid e de Barcelona (ANGELET, 2000).

Com efeito, segundo Calthorpe, a mistura de usos pode contribuir para diversificar os sentidos das deslocções, não diminuindo necessariamente o seu número. E de acordo com Sieverts um conjunto de factores dificulta a aplicação da mistura de usos, a começar pela especialização das regras aplicáveis a cada uso e que dificultam a versatilidade dos espaços e o valor fundiário altamente condicionador da instalação de diferentes actividades. O termo “mistura de usos” (do inglês *mixed-use*) tende a ser interpretado literalmente, com qualquer diversidade funcional a ser considerada como benéfica. A mistura tem subjacente a existência um modelo. Interpretamos de Christopher Alexander a necessidade de a mistura de usos preencher duas condições essenciais: a diversidade funcional, abrangendo os diferentes grupos de actividades que compõem a cidade e a hierarquia das mesmas. As diferentes formas

de misturas e sobretudo as diferentes escalas em que os planos as tentam pôr em prática podem ser dois factores de descontinuidades.

QUADRO 1.4 – MISTURA DE USOS, POR SIEVERTS, CALTHORPE E TALLEN

	MISTURA DE USOS
T. SIEVERTS	MENOS TRANSFORMADORA DO TERRITÓRIO DO QUE A MUDANÇA DOS PADRÕES DE OCUPAÇÃO DO TEMPO NO DIA E NA SEMANA; FACTOR PARA A URBANIDADE E PARA A DIMINUIÇÃO DO TRÁFEGO; IMPORTÂNCIA DA ESCALA; DESAPARECIMENTO DE CONDIÇÕES AO NÍVEL DO EDIFÍCIO; COMBATIDA PELA POLARIZAÇÃO FUNCIONAL, PELO MERCADO FUNDIÁRIO E PELA INTOLERÂNCIA FACE AOS IMPACTOS DE CADA USO;
P. CALTHORPE ET AL.	COMO TENTATIVA DE ESTRUTURAR O TRÁFEGO AUTOMÓVEL E PRESERVAR ÁREAS PARA O PEÃO NAS CIDADES DE PEQUENA DIMENSÃO, NA MEDIDA EM QUE A MISTURA DE USOS PODE GERAR MAIS DESLOCAÇÕES, MAS DE CURTA DISTÂNCIA
E. TALLEN	A PERCEPÇÃO INTUITIVA DA EXPRESSÃO “MISTURA DE USOS” PODE MOTIVAR INSUFICIENTE DESENVOLVIMENTO DO CONCEITO, EXPLORANDO REFERÊNCIAS ANTIGAS (A AUTORES COMO CAMILLO SITTE) ADAPTADAS A NOVOS CONTEXTOS

(FONTES: SIEVERTS, 2003; CALTHORPE, 2001; TALLEN, 2003; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Periferia

A mudança de paradigmas em termos de processo produtivo traduzida na transição do fordismo para pós-fordismo e o elevado crescimento dos subúrbios vieram alterar profundamente os territórios que designamos por periferias. O conceito tradicional de periferia surge associado à distância ao centro. A distância em sentido estrito, ou euclidiana, serviu de base para a organização da cidade em termos de usos.

Quando se fala de periferia na cidade fordista alude-se a usos mais desqualificados ou menos prestigiados, associados ao menor valor fundiário. A profunda alteração das distâncias em função do tempo de deslocação veio alterar a geografia das centralidades e por consequência das periferias. É difícil encontrar um padrão de ocupação das periferias em função dos conceitos atrás abordados. As periferias podem ser dormitórios sem vida própria. Mas também podem ser espaços de liberdade e de inovação promotores de urbanidade pelo distanciamento relativamente aos espaços centrais, onde o controle social é maior. A periferia pode atrair diferentes densidades de ocupação em função do valor fundiário. As periferias tanto podem atrair um determinado tipo de uso e gerar áreas monofuncionais como podem ser o “mínimo denominador comum” para a localização de diversas actividades. Skeates refere que, não obstante as suas características em grande parte opostas às dos centros (menores densidades, mais espaços vazios), pode ainda assim subsistir um sentimento de escassez de espaço nestas áreas. A razão, refere, está nas características das ocupações, nomeadamente nas que se aproximam mais da figura dos não-lugares. As periferias têm um papel especial na

configuração urbana, incluindo espaços de fronteira da cidade com a sua envolvente. É também o palco privilegiado para o confronto (resolvido ou não) dos nós da rede metropolitana com os lugares. Podemos dizer que as diferentes formas espaciais que a periferia assume, conjugadas com a emergência de novas centralidades em espaços próximos e a necessidade de protecção ecológica de outros, são potencialmente geradoras de descontinuidades.

QUADRO 1.5 – PERIFERIA, POR SKEATES, DEMATTEIS, BYRNE, KRIER, MONCLÙS E SIEVERTS

	PERIFERIA
P. SKEATES	A CARÊNCIA DE ESPAÇO NAS PERIFERIAS RESULTA DO CARÁCTER DISJUNTIVO E INSTRUMENTALIZADO DOS NÃO-LUGARES
G. DEMATTEIS	ASSINALA DIFERENÇAS ENTRE A PERIFERIA DA CIDADE FORDISTA E A DA CIDADE PÓS-FORDISTA EM TERMOS DE POSIÇÃO GEOGRÁFICA, GEOPOLÍTICA, QUALIDADE E VALORES URBANOS, ASPIRAÇÕES DOS RESIDENTES, IDENTIDADES E QUALIDADES FORMAIS, TEMPO E HISTÓRIA, CONFLITO E COOPERAÇÃO E INOVAÇÃO
G. BYRNE	A ESCALA METROPOLITANA COMO GRANDE PALCO DE VULNERABILIDADE A QUE RESISTEM AS INFRA-ESTRUTURAS, OS TRANSPORTES E O ESPAÇO PÚBLICO
L. KRIER	COMO OPOSTO DOS CENTROS DA SOCIEDADE CIVIL E CIVILIZADA, POR ISSO POUCO RELEVANTE EM TERMOS DE URBANIDADE
F. MONCLÙS	COMO DEVENDO SER OBJECTO DE AVALIAÇÃO CUSTO / BENEFÍCIO DE FORMA A SE AVANÇAR MAIS NA DISCUSSÃO DA NECESSIDADE DE REGRESSAR À CIDADE COMPACTA PARA COMBATER AS PERIFERIAS
T. SIEVERTS (2003)	PERDA DA RELAÇÃO TRADICIONAL COM O CENTRO E DA LEGIBILIDADE DAS CENTRALIDADES; ESPAÇOS FUNCIONAIS E COM POTENCIAL DE RITMOS SURPRESA; COMPLEXIDADE SEM FORMA PRÉ-CONCEBIDA; PROXIMIDADE AO NÍVEL DOS SEUS LIMITES EXTERNOS COM AS CENTRALIDADES; IMITAÇÃO DOS CENTROS EM TERMOS DE IMAGEM; COMO REDUTO DE SHOPPINGS, POR OPOSIÇÃO AOS CENTROS DESERTOS

(FONTES: SKEATES, 1997; DEMATTEIS, 1998; BYRNE, 2004; KRIER, 1999 ; MONCLÙS, 1998 ; SIEVERTS, 2003; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Ecologia

A ecologia tem vindo a ganhar um espaço crescente no planeamento. O seu sentido evoluiu de um conceito relativamente restrito, que começou a ser utilizado no século XIX, no sentido de “economia do ambiente”, até hoje em dia ser utilizado num âmbito cada vez mais alargado. A sua aplicação em termos de planeamento territorial começou pela necessidade de preservação de recursos considerados vitais para o equilíbrio do território. Actualmente é vista como a

chave para a resolução de problemas que ultrapassam largamente esse âmbito e é vista crescentemente como parte da solução para problemas mais alargados. Tem a seu favor o facto de os crescimentos urbanos terem gerado novas formas de combinação entre espaços “naturais” e artificiais, entre espaços construídos e não construídos que tornam indissociável a sua abordagem e a abordagem das questões consideradas tradicionalmente urbanas, tais como os conceitos já aqui referidos.

Por este conjunto de razões Thomas Sieverts identifica a ecologia como um conceito fundamental para a abordagem da cidade actual, em que a antiga oposição cidade/campo desapareceu. A partir do território alemão do *Ruhrgebiet*, baseado no qual publicou *Zwischenstadt* em 1997 (publicado em inglês sob o título *Cities without Cities* em 2003), o conceito aparece combinado com a leitura da paisagem. Uma das principais ameaças em termos ecológicos é a densidade de ocupação do território – não só a elevada, mas a baixa; outra das ameaças é o uso do território – não só pela indústria, como no passado, mas por usos considerados bem mais “inofensivos”, como a habitação. À semelhança da urbanidade, também a ecologia é vista como um novo campo a explorar ao nível das políticas públicas. A visão ecológica acentua a necessidade de protecção do território na medida em que este pode estar ameaçado por outros tipos de usos. As diferentes posturas face à defesa do ambiente, com períodos de maior permissividade e outros de maior protecção, pode ter impacto na forma como olhamos para outros conceitos aqui abordados, tal como o de densidade. A mudança de paradigma passa pelo abandono da postura defensiva e protecção de áreas consideradas mais sensíveis, por oposição ao resto do espaço urbano. Em sua substituição, a procura de uma visão mais integradora, que substitua o termo “protecção” pelo termo “gestão”, pressupõe uma maior participação e responsabilização da sociedade. A coexistência destes paradigmas, lado a lado, no mesmo território, com expressões espaciais distintas, pode contribuir para a descontinuidade.

QUADRO 1.6 – ECOLOGIA, POR SIEVERTS E CALTHORPE

	ECOLOGIA
T. SIEVERTS	COMO CONCEITO PARA ABORDAGEM DA CIDADE TRANSITÓRIA
P. CALTHORPE ET AL.	O EQUILÍBRIO ECOLÓGICO A PARTIR DAS POLÍTICAS PÚBLICAS, DA VISÃO REGIONAL, DO CONSENSO AO NÍVEL DO BAIRRO E DO COMPROMISSO INDIVIDUAL

(FONTES: SIEVERTS, 2003; CALTHORPE, 2001; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Coesão territorial

A criação da União Europeia, tem vindo a criar uma nova geografia de cidades (com a redução do papel nacional a favor da emergência como pólos de uma rede europeia) e uma agenda específica. Desde relatórios que se vão produzindo sobre os temas mais diversificados até à forma de distribuição dos fundos comunitários e sua aplicação podemos falar de um campo novo de debate sobre os territórios urbanos.

Neste contexto, o conceito de coesão territorial tem vindo a ganhar importância ao nível do ordenamento do território do espaço europeu. O *Livro Verde sobre a Coesão Territorial*, adoptado pela Comissão Europeia a 6 de Outubro de 2008, revela as preocupações nesta matéria a nível europeu. Destacamos a relevância dada à continuidade do espaço público, à relação entre centralidades (espaços mais favorecidos) e periferias (espaços menos favorecidos) e à articulação entre estruturas ecológicas e espaços construídos. Para compreender o destaque dado a estas questões, recuamos a 2006 e aos objectivos ao nível do ordenamento do território do ponto de vista do Esquema de Desenvolvimento Europeu Comunitário (EDEC): controle da expansão física das cidades; mistura de funções e de grupos sociais; uso inteligente dos recursos e dos ecossistemas urbanos; acessibilidade por meios de transporte eficientes e amigos do ambiente; conservação e desenvolvimento dos recursos naturais e culturais.

FIGURA 1.2 – O TRIÂNGULO DE OBJECTIVOS DEFINIDO NO EDEC 2006 PARA UM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL E EQUILIBRADO



(FONTE: COMISSÃO EUROPEIA, 1999)

Estes cinco aspectos aparentam ter uma forte interacção, com o controle da expansão das cidades a concorrer para um melhor uso dos recursos, quer se trate de infra-estruturas construídas e de redes de transportes, ou de valores naturais e culturais. No EDEC de 2006 expõe-se de forma clara a relevância destas matérias para um desenvolvimento sustentável. Os objectivos permitem-nos perceber as questões críticas com que nos debatemos a nível europeu, para atingir esse mesmo desenvolvimento: o crescimento físico excessivo das cidades; a segregação funcional e social; o uso pouco ecológico dos recursos; uma rede pouco racional de transportes e o abandono dos valores naturais e culturais. Colocamos duas questões acerca desta perspectiva: para quem se destina? De que forma se concretiza? É sabido que à parte países com sistemas de planeamento mais amadurecidos (Holanda, países nórdicos) ou com políticas de solos mais eficazes (como é o caso da Espanha) a generalidade das nações sofreu alterações territoriais profundas resultantes da adesão à União Europeia.

Com a assinatura do Tratado de Maastricht em 1992, a terminologia “Comunidade Europeia” é criada em substituição da “Comunidade Económica Europeia”, como um sinal da sua afirmação em outras áreas para além da económica. No entanto, os sucessivos alargamentos ocorridos a partir da década de 80 vieram beneficiar os mercados e criar novas oportunidades de investimento, ao mesmo tempo que se dava a globalização. O súbito crescimento das economias aderentes, estimulado pelos fundos estruturais, contribuiu para o desenvolvimento das actividades em função das características da mão-de-obra e nomeadamente dos níveis salariais praticados nos diferentes países; o aumento do poder de compra permitiu o escoamento de novos produtos; a dimensão dos mercados levou à instalação de sedes regionais de multinacionais no espaço europeu. Todas estas transformações tiveram impacto tanto sobre a dimensão das novas áreas urbanas como sobre a intensidade de uso das já existentes.

Documentos como o EDEC são normalmente difíceis de questionar ao nível do desenho urbano, pelo seu carácter necessariamente abrangente. Mas, pelo menos uma questão parece evidente: o controle da expansão das cidades dificilmente poderá significar encolhimento das mesmas. Ou seja, ter-se-á de contar com áreas urbanas no mínimo com a dimensão das já existentes. Sabendo que os crescimentos das últimas décadas no espaço europeu ocuparam, ou pelo menos comprometeram, áreas de dimensão muito para além das cidades já existentes, presume-se que as heranças naturais e culturais a que se referem vão para além das áreas naturais protegidas e dos centros históricos. Talvez por isso se justificasse relevar a importância da criação de novos centros como forma de polarizar as expansões físicas das cidades.

Por outro lado, alguns objectivos do EDEC são argumentos para abordar conceitos de que falaremos adiante. O controle da expansão urbana e o uso dos recursos remete-nos para a ecologia, pelo significado desta enquanto economia do ambiente; o mesmo controle da expansão urbana gera a necessidade de discutirmos densidades, para compreendermos a ocupação num contexto de contenção de limites; a mistura funcional e social reporta-nos para a questão da urbanidade, enquanto conceito vivencial.

Pretendemos, por último, distinguir os objectivos segundo a função que os espaços a que se referem desempenham no território. E, estando a tratar de descontinuidade enquanto questão de estrutura, organizamos os cinco objectivos do EDEC conforme estes se referem a espaços com capacidade estruturante, a espaços com necessidade de serem estruturados e a espaços vazios. Deve haver uma atenção especial na relação entre os espaços sobre os quais incidem os objectivos relacionados com acessibilidades e valores naturais e culturais; e os espaços que merecem uma atenção especial ao nível da mistura funcional e social e ao nível do controle urbano. Não devem existir, do nosso ponto de vista, espaços vazios, em termos de significado, pelo que os espaços sobre os quais incide o objectivo de uso eficaz dos recursos e ecossistemas e o objectivo de valorização dos aspectos naturais e culturais devem contribuir para o reforço da relação entre elementos estruturantes e áreas a estruturar.

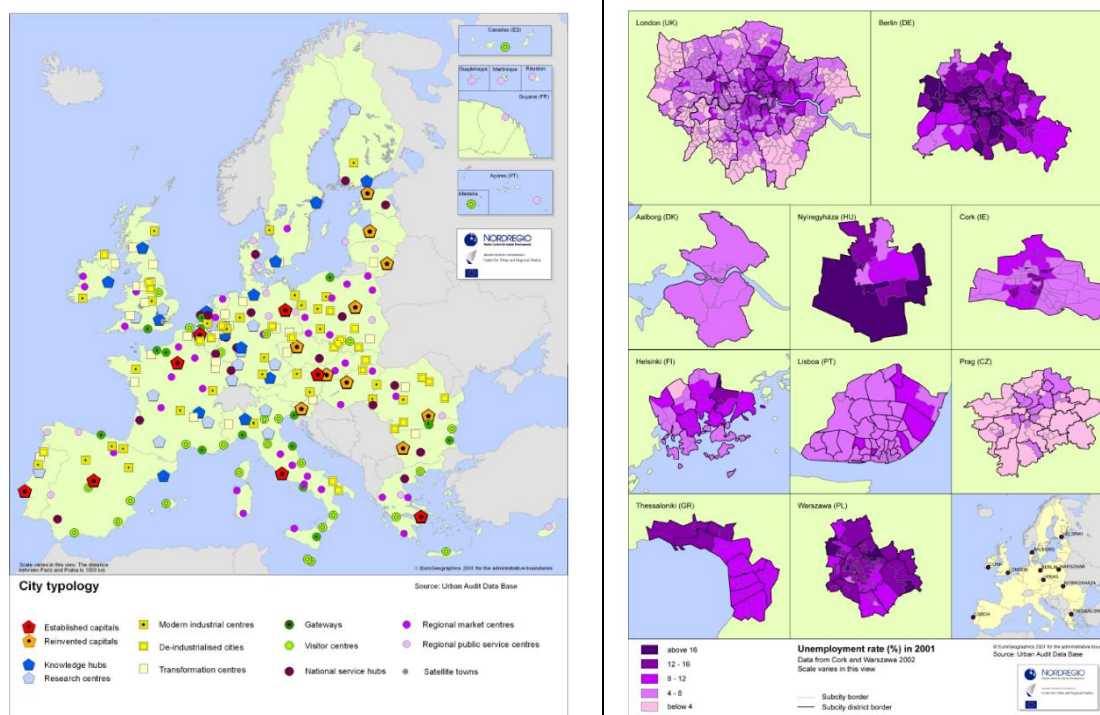
QUADRO 1.7 – OBJECTIVOS DO EDEC, SUBDIVIDIDOS EM ESPAÇOS ESTRUTURANTES, A ESTRUTURAR E VAZIOS

	ESPAÇOS ESTRUTURANTES	ESPAÇOS A ESTRUTURAR	ESPAÇOS VAZIOS
EDEC ²	<ul style="list-style-type: none"> - ACESSIBILIDADE POR MEIOS DE TRANSPORTE EFICIENTE E AMIGO DO AMBIENTE • CONSERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DOS RECURSOS NATURAIS E CULTURAIS 	<ul style="list-style-type: none"> • MISTURA DE FUNÇÕES E DE GRUPOS SOCIAIS • CONTROLE DA EXPANSÃO FÍSICA DAS CIDADES • ACESSIBILIDADE POR MEIOS DE TRANSPORTE EFICIENTES E AMIGOS DO AMBIENTE 	<ul style="list-style-type: none"> • USO INTELIGENTE DOS RECURSOS E DOS ECOSISTEMAS URBANOS • CONSERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DOS RECURSOS NATURAIS E CULTURAIS

(FONTE: COMISSÃO EUROPEIA, 1999; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Perante estes objectivos centrados no grande desígnio de criação de cidades dinâmicas, atractivas e competitivas, e regiões urbanizadas, o EDEC recomenda “a promoção de melhores acessibilidades nas cidades e em regiões metropolitanas através de uma apropriada política de localização e uso do solo que irá estimular a mistura de funções urbanas e o uso do transporte público”³. A auditoria à qualidade de vida realizada em cidades europeias de grande e média dimensão, a Urban Audit, foi elaborada com base em mais de 250 indicadores reunidos pelos seguintes temas: Demografia; Aspectos Sociais e Económicos; Envolvimento Cívico; Educação e Formação; Ambiente; Deslocações e Transportes; Sociedade de Informação; Cultura e Recreio. Dos padrões apresentados resultam algumas tendências pesadas, como sejam a dispersão, o impacto ecológico e a degradação urbana.

FIGURA 1.3 – COMPARAÇÃO DAS CIDADES EUROPEIAS A DIFERENTES ESCALAS



(FONTE: [HTTP://EC.EUROPA.EU/REGIONAL_POLICY/URBAN2/AUDIT_FR.HTM](http://ec.europa.eu/regional_policy/urban2/audit_fr.htm))

² Com base em COMISSÃO EUROPEIA (1999) *EDEC – Esquema de Desenvolvimento Europeu Comunitário*, Luxemburgo, Ed. Office for Official Publications of the European Communities.

³ “Promotion of better accessibility in cities and metropolitan regions through an appropriate location policy and land use planning that will stimulate mixing of urban functions and the use of public transport” (p.23).

Para lhes fazer face, a comissária europeia Danuta Hübner, responsável pela Política Regional da União Europeia, refere em “Uma política para as cidades e zonas urbanas”⁴: a necessidade de uma política para cidades e zonas urbanas apostada no processo de planeamento das mesmas; a importância da cidade como reflexo e palco da coesão e equilíbrio social e de cultura; o papel fundamental da competitividade nas transformações a gerar na cidade. O documento *Cities and the Lisbon Agenda: assessing the performance of cities* (2005) baseia-se em dois conceitos de política para as cidades europeias: as cidades como motores do desenvolvimento regional e, dentro das cidades, as disparidades relacionadas com a coesão social. Destacam-se os seguintes aspectos de política directamente relacionados com as áreas metropolitanas: análise dos territórios que são motor do desenvolvimento regional; sua localização; qualidade e contributo que esses territórios têm para a estruturação do espaço ao nível local. Não obstante, as políticas integram as cidades como motor de economia, apoiam a criação de novos ícones urbanos para essa promoção, mas raramente apontam para a necessidade de um desenho massificado de qualidade. Boa parte dos tecidos urbanos que suportam as actividades que fazem das cidades motores económicos é composta por territórios desqualificados e desagregados. Podemos aferir o princípio da coesão territorial a partir da Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité das Regiões e ao Comité Económico e Social Europeu, designada *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia – Tirar Partido da Diversidade Territorial*. O documento visa a aplicação do conceito de coesão ao espaço europeu e à sua diversidade continental e insular. Como contraponto à diversidade geográfica, tem como objectivo de coesão a igualdade de acesso dos cidadãos a um conjunto de serviços e bens. Para avaliar este acesso, tem como referência territorial a NUT III. Do ponto de vista instrumental, assume-se como uma visão a partir das políticas públicas. A abordagem deste documento parte das questões críticas contidas no relatório de 2008 do Banco Mundial⁵ sobre o desenvolvimento, segundo o qual a densidade, a distância e as fronteiras económicas e políticas podem afectar a evolução da economia e do desenvolvimento social.

Esta visão de coesão aparenta passar pelo papel que as diferentes densidades desempenham, sem que as variações de concentração resultem em discrepâncias em termos sócio-económicos. As distâncias físicas deverão ser preferencialmente encurtadas pelo recurso a novas tecnologias e pela cooperação com vista à eliminação de barreiras administrativas. A transposição destes princípios para a escala local fundamenta-se na noção de acessibilidade que é comum a diferentes aspectos do documento. Acesso à riqueza, à inovação, à paisagem natural, à qualidade do ar, ao transporte aéreo e ao transporte de bens por via terrestre e marítima. Parece-nos de reter três aspectos em relação às descontinuidades. O primeiro aspecto consiste na emergência de uma visão europeia das cidades, na qual se baseiam políticas relevantes para a gestão das cidades. A forma como os problemas urbanos são colocados desde que estes começaram a fazer parte da agenda europeia tenderá a influenciar

⁴ Em artigo publicado no jornal *Público* de 22 de Julho de 2006.

⁵ BANCO MUNDIAL, (2008), Spatial Disparities and Development Policy, siteresources.worldbank.org/INTWDR2009/resources/outline.pdf

as acções tomadas a nível local. Nesta medida, a descontinuidade tem à primeira vista pontos de contacto com as preocupações ao nível da coesão territorial. O segundo aspecto remete-nos para o facto de a desigualdade de acesso a bens e serviços ter em parte origem na deficiente estruturação do território. Muitos dos aspectos focados ao nível da coesão territorial existem, não por não terem sido anteriormente pensados, mas porque foram pensados segundo outros paradigmas de ocupação territorial. É também da diversidade de modelos de ocupação que podem resultar descontinuidades. Por último, a transposição de orientações do *Livro Verde sobre a Coesão Territorial* para a escala local pode ser promotora de descontinuidades. O risco de se assistir à promoção da acessibilidade desvinculada do desenho da cidade pode criar novos confrontos de ocupação, certamente indesejáveis para os autores daquele documento.

CAPÍTULO 2 – Paradigmas presentes no planeamento de territórios urbanos

Para o estabelecimento de uma base conceptual seleccionámos os aspectos que do nosso ponto de vista contribuem para ler a descontinuidade como um valor analítico e operativo no contexto de planeamento urbano, ao nível do desenho urbano. Começamos por definir o conceito de desenho urbano. Segundo Nan Ellin, “*Expressing the dissatisfaction within both the architectural and the planning professions and the perceived need of a rapprochement, the term “urban design” gained fluency in the late 1960s*” (ELLIN, 1999, p. 249)). Este é para nós um ponto de partida, pois encaramos a prática do desenho como actividade própria do planeamento – obviamente com intervenção ao nível projectual, mas dependente, como noutras áreas de projecto, de uma abordagem de planeamento – e com uma incidência a múltiplas escalas. Interessa-nos menos nesta abordagem uma visão mais corrente, a que associa desenho urbano exclusivamente à escala local e na qual a grande arquitectura tem um papel preponderante. Partimos destas premissas para definir descontinuidades como resultado de uma afirmação e de uma negação tríplice: ao nível dos agentes, ao nível dos planos e ao nível do desenho.

Desta forma, parece-nos que os agentes, enquanto actores na acção, têm um papel primordial no processo que descreveremos adiante. A perda de afirmação do Estado correspondeu a um ganho de importância por parte de outros agentes e esta transformação moldou decisivamente a intervenção no território. A emergência da cidade pós-liberal explicará este processo e a sua passagem para o desenho é descrita por Carlos Garcia Vasquez relativamente à operação urbanística levada a cabo nos anos 90 do século XX na Praça de Potsdam em Berlim como “*Un paradigma que ilustra las técnicas mediáticas actuales de la producción del espacio, entre las cuales destaca la técnica de simulación de la ciudad tradicional y el espacio público como táctica de potenciación del espacio de la disuasión y el consumo*” (VAZQUÉZ, 1999, p. 53).

Também os planos se alteraram na sua forma e conteúdo. Peter Hall refere a crítica, surgida no início dos anos 70 do século XX, que permitiu a emergência de novos paradigmas de planeamento: “*(...) some planners began to question the basic tenets of the systems approach: the notion that it was scientific, in the sense that the world could be completely understood and its future states predicted; the notion that planning could be value-free, in that the planner could disinterestedly determine what was best for society; the notion that the planner was planning for a society that was a homogeneous aggregate, in which the welfare of the entire people was to be maximized, without too much concern with distributional questions; and the notion that the task of planning was to come to terms with (...) the facts of rapid growth and change*” (HALL, 1996, p. 246). Em Portugal, a ausência de um Estado-providência forte, de crescimento rápido mas sem solidez nem capitalização (BARRETO ET AL., 1996), acompanhada pela transição para a democracia e pela integração europeia, contribuíram decisivamente para alterar o peso dos intervenientes no planeamento e dos planos no território. A redistribuição do papel dos diferentes agentes fez-se sentir na participação pública, na intervenção mais directa (ou pelo

menos mais explícita) dos privados, na necessidade de estratégias mais complexas para a implementação dos planos e na importância de desenvolver novas formas de governo.

Por sua vez, seguindo as tendências internacionais, o desenho detalhado das soluções que havia sido substituído pelas técnicas de zonamento dá lugar a planos que combinam desenho mais detalhado para espaços que o exigem com regras mais genéricas para situações consideradas mais simples. Como se interpretam os padrões de ocupação do solo, como se lêem alguns dos princípios herdados do Movimento Moderno que serviram de modelo a grande parte (ou pelo menos a partes) das nossas cidades e como se encara a relação do planeamento com o desenho urbano são três aspectos do debate em torno do desenho nas últimas décadas que nos importa abordar. Correlacionado com o desenho urbano, passaremos a um conceito de forma urbana mais usado do que debatido, para salientar o potencial que encerra, como contributo para a relação entre questões morfológicas e tipológicas e descontinuidades. A forma urbana é vista como mais do que uma mera relação entre forma (edifícios) e fundo (solo), passando por variáveis como o tempo ou como os processos sociais que as geram (SECCHI, 2003). É nisto que reside um potencial pouco explorado e de que se pretende tirar partido. Estrutura, limites e relações espaciais são as dimensões que nos permitirão avaliar as descontinuidades em termos de desenho urbano.

2.1 Entre a afirmação e a negação do papel do Estado

A relação que pretendemos estabelecer aqui entre questões territoriais e a mudança do papel do Estado tem sido objecto de estudo sobretudo ao nível do impacto da globalização a nível local. Destacamos em Jordi Borja duas ideias principais: a da relação entre economia global, gestão local e regional e políticas urbanas; e a do impacto da globalização sobre a estrutura social e espacial das cidades (BORJA, 1997).

FIGURA 2.1 – VARSÓVIA, MERCADO AMBULANTE JUNTO AO CENTRO CULTURAL



(FONTE: SILVA, 2001)

O primeiro aspecto é visto como oportunidade para novos processos de transformação urbana e para o surgimento de mecanismos com capacidade para inverter o processo de decadência das cidades; aponta o desafio que constitui a transposição de modelos globais ou continentais, para realidades nacionais, regionais ou metropolitanas; faz a distinção entre a cidade informal e a cidade marginal neste contexto de globalização; refere as grandes tendências mundiais de persistência e crescimento da desigualdade social, de emergência da cidade dos fluxos e da cidade dos lugares, da prevalência da multiculturalidade. Neste contexto de economia global as cidades são encaradas pelo autor, elas próprias, como actores políticos.

Quanto ao segundo aspecto, refere a tendência para o surgimento em simultâneo de padrões de dispersão e de concentração na localização dos serviços; apesar desta simultaneidade, aponta um possível fim para a contra-urbanização (entendemos nós que devido à concentração da residência); a compactação da cidade como factor que poderá ter dois efeitos – o aumento da segregação social, por um lado, e a autonomização dos subúrbios, gerando novas sociedades locais, por outro.

Neste contexto (e, diríamos, quase paradoxalmente) as cidades aparentam perder importância. Ou seja, a importância é-lhes conferida pela forma como intervêm na economia global, o que pode querer dizer uma relação frágil com a importância no passado a nível nacional ou regional. Onde, passam a depender da fixação de alguns elementos específicos, nomeadamente tecnopólos (acerca desta afirmação, Borja cita CASTELLS e HALL, 1994).

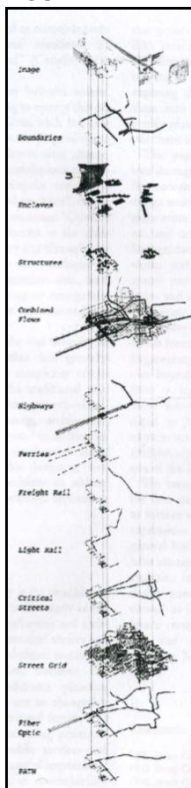
Abordando algumas questões territoriais específicas, Borja defende a importância da simultaneidade de diferentes escalas de intervenção, para ultrapassar o que designa de efeitos territoriais perversos das intervenções de grande escala. Normalmente correspondem a operações funcionais, especializadas, “quase sempre vinculadas às comunicações ou às actividades relacionadas com a economia ‘globalizada’” (BORJA, 1998). Refere ainda a pertinência do planeamento estratégico na cidade difusa, o qual deve ter como condições o carácter prospectivo, a coerência e inter-relação com outras intervenções e o efeito indutor sobre intervenções futuras.

Por último, e no contexto sócio-espacial em que nos encontramos, o autor aborda as continuidades e diferenças de traçado urbano, referindo-se à importância da continuidade formal. A defesa dos traçados reguladores aparece associada ao padrão ortogonal. E, argumenta, os grandes eixos e quadriculas são factor importante de integração do cidadão (BORJA, 2003).

Esta perspectiva é complementada pela visão do desenvolvimento urbano a partir das infra-estruturas. Scott Page e Philips (2003) abordam as dinâmicas territoriais sob o ponto de vista dos paradigmas que os guiam em «Telecommunications and Urban Design». Baseados na abordagem sócio-técnica das mudanças urbanas contemporâneas, propõem uma visão centrada na difusão das redes de infra-estruturas como explicação para a fragmentação da cidade. Esta difusão das infra-estruturas aparece combinada com o conceito de cidade, que

deixa de ser resultado da combinação de forças dominantes para passar a ser palco da luta pela atractividade exclusiva.

FIGURA 2.2 – ANÁLISE DE FLUXOS DIGITAIS E FÍSICOS



(FONTE: PAGE ET AL., 2003)

Noutro âmbito relevante para a abordagem do desenvolvimento urbano, McDonough (1996) refere-se, ao nível das redes de relações dentro das cidades multiculturais, à interpretação das cidades através dos seus enclaves étnicos e culturais, às operações imobiliárias em relação aos seus ocupantes, às comunidades enquanto agentes urbanos, à transformação da especialização em integração em redes urbanas menos monofuncionais e mais complexas e à estrutura da cidade pós-moderna. A cidade como processo de acumulação é abordada por Solà-Morales (1994), que se refere à grande cidade como símbolo de produção em massa. A *Grossstadt* representa a racionalização de recursos e de produtividade como num centro de produção; a grande cidade introduz a desconcentração através das *Siedlungen* de Berlim ou de Frankfurt ou a desconcentração da Grande Londres. O apogeu do capitalismo económico tem a sua tradução urbanística na expansão urbana dos anos 60. As cidades actuais afirmam-se antes como centros de comando mundial.

Este novo modelo económico gera as cidades globais que arrastam a desterritorialização, a ausência de centros e de lógicas de zonamento. O impacto do padrão de dispersão urbana é abordado no caso alemão por Dransfeld (2000), baseado na tendência para convergência em lugares com boa comunicação por estrada ou comboio de alta velocidade, a possibilidade condicionada de construir fora das áreas urbanas e a importância de um sistema de

compensação ecológica – que nos remete para o envolvimento das áreas não ocupadas no processo de ordenamento territorial, sendo este um dos princípios da coesão territorial. Se recuarmos algumas décadas, conseguiremos perceber algumas tendências que repetem o padrão de desinvestimento do Estado em Portugal com impacto no ordenamento do território: a partir da década de 70 do século XX, dá-se, em grande parte, a substituição de políticas habitacionais pela bonificação do crédito à habitação (NUNES DA SILVA, 1988); na década de 80 assiste-se ao desmantelamento de redes de transporte público e ao estímulo do consumo e do uso do automóvel privado; na década de 90 vulgariza-se a promoção privada de equipamentos de uso colectivo. O reconhecimento da importância da habitação para a consolidação urbana (em Aldo Rossi, 1966; David Harvey e Manuel de Solà-Morales, 1994), o carácter estruturante do transporte público (DRANSFELD, 2000) e das infra-estruturas (PAGE ET AL., 2003) na consolidação da expansão urbana e os edifícios públicos como marcos na organização da cidade são apenas alguns argumentos para se compreender o impacto negativo no ordenamento do território causado pela passagem daquilo a que chamámos de “afirmação do Estado” para a “negação do Estado”.

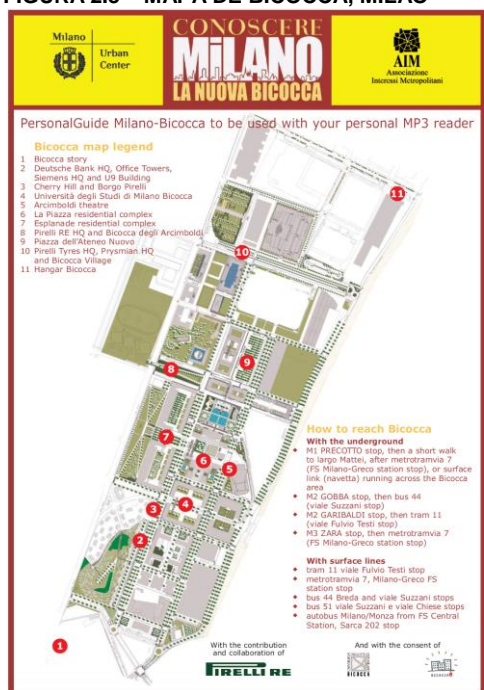
2.2 Entre a afirmação e negação do papel do Plano

A percepção dos instrumentos de gestão do território é frequentemente vista de forma redutora, no sentido do planeamento físico, apresentando-se como motor de transformação do território. Os planos são encarados como necessários para transformações profundas, mas mais dispensáveis quando se trata de lidar com situações consolidadas ou de menor dimensão. Esta redução da cidade à sua forma física leva-nos a questionar a capacidade de a encarar como espaço dinâmico. Criamos a impressão de que a cidade se transforma lentamente, mais lentamente do que na realidade acontece. Vários autores sustentam que este ritmo corresponde a ciclos à dimensão da vida humana. Aldo Rossi fala de cerca de 40 anos para que um processo de transformação se cumpra (ROSSI, 1966). E encontramos referências em Peter Hall, aos ciclos de apogeu e de declínio das cidades em *Cities in Civilization* (HALL, 1998).

Esta dimensão temporal, que molda a nossa percepção das cidades, é ainda mais reduzida quando falamos de planos. A sua vigência encontra-se actualmente desenhada para períodos entre os poucos anos e a década. Admite-se que os planos de âmbito territorial mais alargado tenham “visões estratégicas” um pouco mais prolongadas no tempo. Apesar da escala e do alcance temporal (curto, se comparado com a história das cidades), este tipo de planos tem um impacto local elevado. Federico Oliva centra a sua abordagem na implementação dos planos para a cidade-região de Milão, que o levam a questionar o papel dos Planos Reguladores Parciais na urbanística da cidade (OLIVA, 2002). O autor relaciona o relativo falhanço das políticas urbanísticas com o desenvolvimento problemático da economia da cidade, dando o exemplo da ex-área industrial Pirelli-Bicocca, planeada como uma “Tecnocity” nos anos 90 e que acaba sobrevivendo como área não totalmente residencial à custa quase exclusivamente

do investimento público (Universidade e Teatro degli Arcimboldi)⁶. Apesar do processo de transformação da área ter sido desenvolvido com base em programas de requalificação urbana e de programas integrados de intervenção, estes não se afiguraram suficientes para garantir o êxito da mudança funcional.

FIGURA 2.3 – MAPA DE BICOCCA, MILÃO



(FONTE: WWW.ITINERANET.IT/BICOCCA/INDEX_ENG.HTML)

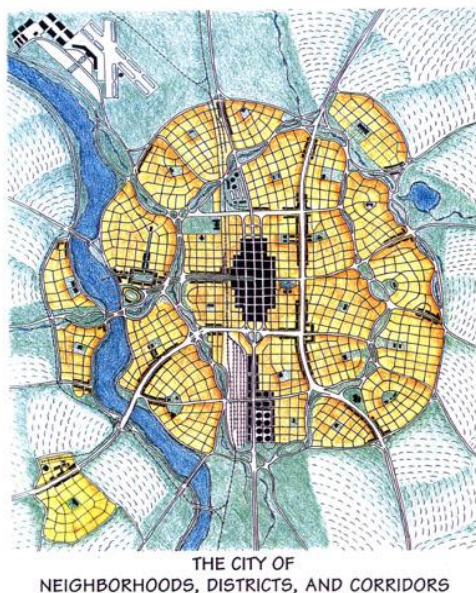
E, acrescenta, o processo, todo ele correcto do ponto de vista urbanístico, ao contrário do esperado, acabou por acrescentar à cidade um espaço tradicional, sem qualquer peso estratégico. As razões para este falhanço residem na ausência de uma estratégia metropolitana e regional e de encontro entre a cidade, que para manter a projecção do passado necessita de ultrapassar os seus limites administrativos, e a região, pouco habituada a ser vista como parte de cidade. Interpretamos esta referência como alusiva à identidade do território entre duas escalas: a regional, onde se desenha a estratégia, e a local, onde esta se concretiza. Especifica o autor que “continuar a gerir as transformações urbanísticas da cidade ou dos municípios da área metropolitana com os planos reguladores ou com projectos parciais, como Milão pretende fazer, será uma operação mais uma vez votada ao insucesso” (OLIVA, 2002, p. 354: tradução própria). Para Oliva, a estratégia de intervenção regional deverá basear-se na sustentabilidade ambiental, colmatando o défice de espaços verdes da cidade alargada, e na mobilidade, privilegiando o espaço e o transporte públicos, apostando na “requalificação difusa da cidade”.

⁶ Vincent Renard (2000) refere que o compromisso entre intervenção pública e o poder imobiliário se reflecte amplamente nas formas urbanas, tem implicações financeiras (p. 70) e contribui para o reforço da tendência para a urbanização periférica (p. 76).

Já a experiência britânica revela outro tipo de preocupações ao nível do desenho urbano, com Michael Hebbert a apontar como questão central a fragilidade da sua relação com os instrumentos de gestão territorial (HEBBERT, 2000). Grande parte dos argumentos pode resumir-se numa expressão usada pelo autor: falácia institucional. A diversidade de instrumentos e a sua hiper-especialização aparentam retirar importância e atenção à forma física dos componentes da cidade (com especial destaque para o espaço público). A questão da hiper-especialização – quanto à protecção de solo cultivável e de elementos paisagísticos, à sustentabilidade ambiental, às políticas equilibradas de transporte e à coesão social – aumenta, segundo o autor, a incerteza das intervenções. A segregação territorial surge como resultado da bipolarização do país com, por um lado, zonas rurais conservadoras, e por outro, núcleos urbanos de centro-esquerda.

Este conjunto de circunstâncias contribui para que a forma urbana tenha no caso britânico um papel residual, resultante mais do somatório de políticas sectoriais e da sua localização geográfica do que de questões de desenho. Embora seja pouco claro o efeito concreto ao nível do desenho urbano, retém-se uma afirmação: a produção territorial resultante do sistema de planeamento britânico assenta numa maior atenção dada ao limite da forma urbana do que ao seu conteúdo. A argumentação de Hebbert baseia-se nas preocupações dos urbanistas, raras vezes tratadas nos planos locais britânicos; na visão tão integradora das intervenções que esta lhes retira orientação específica (depreende-se que ao nível formal); no ensino do urbanismo por *designers* e por cientistas urbanos (também aqui se depreende que em vez de arquitectos).

FIGURA 2.4 – LEXICON CITY, POR ANDRÉS DUANY E ELIZABETH PLATER-ZYBERK



(FONTE: WWW.DPZ.COM)

O suporte para a leitura que fazemos desta visão do sistema de planeamento britânico decorre das referências que o autor apresenta. Cita *Towards an Urban Renaissance*: “Relativamente à qualidade do nosso desenho urbano e planeamento estratégico, estamos provavelmente a

vinte anos de cidades como Amesterdão ou Barcelona”. Refere Leon Krier e os *Archives d’Architecture Moderne* e afirma que “os bairros urbanos bem desenhados funcionam porque reconhecem a importância primordial do âmbito público: a rede de espaços entre edifícios que determina o traçado, forma e conexões da cidade”. Caracteriza o sistema de planeamento britânico como bem colocado na gestão do crescimento urbano, mas com uma relativa incapacidade para dar forma a esse crescimento, ao contrário do caso italiano (com Aldo Rossi), do alemão (com Hans Stimmann e Robert Krier), do francês (com Bernard Huet e Roland Castro), do espanhol (com Oriol Bohigas) ou do americano (com Andrés Duany e Elizabeth Plater-Zyberk).

O caso específico da cidade de Milão e a visão do sistema de planeamento britânico servem para ilustrar as fragilidades do planeamento num período em que se reequaciona o papel do desenho urbano no planeamento territorial. A título de exemplo, a mobilidade, que é vista no caso italiano como catalisadora da qualidade do espaço urbano, no caso britânico gerou um dos focos de hiper-especialização com impacto negativo no desenho.

Desenho sem estratégia e estratégia sem desenho. Esta afirmação parece resumir os aspectos abordados nos dois casos referidos – o italiano e o britânico. Sob cada uma destas perspectivas, parece haver um divórcio entre desenho e estratégia. Sendo ambos (o desenho e a estratégia) matéria de planeamento, aparenta estar-se aqui perante um paradoxo. A questão dos instrumentos afecta também o cenário do planeamento e do desenho urbano em Portugal. O quadro jurídico estável para o sistema de planeamento municipal em Portugal, estabelecido desde o final da década de 90 (resultante da publicação do Decreto-Lei 69/90), só foi integrado com os níveis nacional e regional cerca de 10 anos mais tarde (com a publicação do Decreto-Lei 380/99). Assinalam-se: a possibilidade de participação dos privados na elaboração de Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT); um desinvestimento progressivo na elaboração de PMOT, após uma primeira fase em que a elaboração dos Planos Directores Municipais (PDM) parecia ser apenas o início de um processo de planeamento que se ramificaria em planos de urbanização (PU) e planos de pormenor (PP); o descrédito e a crise do planeamento de pormenor (patente nos contributos recolhidos na iniciativa da Ordem dos Arquitectos “Cidade Para o Cidadão”, o maior evento realizado desde o início da primeira década do século XXI até ao presente); a descrença nos planos associada à lentidão de elaboração e aprovação, à rigidez de soluções e à escassez de meios de implementação.

2.3 Entre a afirmação e a negação do papel do Desenho

Interessa-nos perceber, a propósito do desenho urbano, o que se alterou em termos conceptuais que faz com que, apesar de todos os desenvolvimentos e aperfeiçoamentos técnicos, se assista a um relativo falhanço em termos de intervenção em áreas de descontinuidade. Recolhemos algumas pistas no sentido de uma das profundas transformações ocorridas estar relacionada com o facto de as decisões em termos do desenho serem mais consequência de uma estratégia face ao território alargado do que consequência

do desenho do lugar. Interessa-nos ainda reflectir sobre a articulação entre plano e projecto (de desenho). Para tal recorreremos às diferentes abordagens do desenho da cidade, para nos questionarmos sobre como pode o planeamento feito nos moldes actuais assegurar os valores defendidos por autores tão diversos como Kevin Lynch e Aldo Rossi, sendo que tanto um como outro (o primeiro centrado na composição volumétrica e o segundo no significado) aparentam propor abordagens que, à partida, parecem mais fáceis de aplicar ao nível do desenho do que do projecto.

Neste contexto, e num momento em que a contestação ao Movimento Moderno era já um facto, Aldo Rossi publica *L'Architettura della Città*, em 1966, contemporâneo de *Il Significato delle Città* (por Carlo Aymonino) e de *Il Territorio dell'Architettura* (por Vittorio Gregotti). Rossi assenta a sua análise na cidade industrial, tendo em conta os elementos que considera componentes da forma urbana. Em termos metodológicos, percorre a evolução destes elementos ao longo da história da cidade. Entendemos esta abordagem como uma reflexão sobre a cidade fordista, tão marcante no continente europeu (de onde provêm a maior parte dos exemplos que apresenta). A especificidade destes casos resulta da sua proximidade física com a cidade pré-industrial.

Assim, destaca os aspectos que considera críticos na Grande Cidade: a dimensão, de onde urge a necessidade de a subdividir e criar pólos que ajudem a estruturar unidades de menor dimensão; os efeitos negativos da extrema divisão da propriedade privada na forma da cidade (citando Bernoulli, em 1951); a visão da urbanística moderna, demasiado centrada na Revolução Industrial (diríamos nós centrada na cidade fordista) (*ibidem*); os grandes programas habitacionais vistos só como solução para problemas sociais e esquecendo o seu potencial enquanto elementos primários (dada a dimensão); a cidade industrial associada à destruição da relação entre local de residência e de trabalho; a criação de novos termos para designar a cidade: a megalópolis como ilusão de que a uma nova dimensão de cidade corresponde uma nova escala urbana.

Para Rossi, a capacidade estruturante e qualidades intrínsecas dos espaços públicos notáveis tornam-se meio e fim para a formação da cidade, a estrutura complexa transcendida pela própria história. Rossi mantém como tese o facto de as cidades europeias se organizarem em unidades, cada qual com uma relativa autonomia funcional e administrativa em relação ao conjunto. Centra-se na cidade antiga e consolidada, que não conhece o confronto de escalas como o entendemos nos territórios emergentes. O espaço é o da cidade contínua, composta por partes, nas quais todos os elementos da cidade estão presentes, encontrando um distanciamento crítico em relação ao desenvolvimento da cidade recente. As estruturas construídas são vistas como instrumentos para dar sentido à cidade. Para tal, opta pelo confronto de escalas através da proximidade dos objectos, como nos casos do Cemitério de S. Cataldo em Modena⁷, da Torre do novo centro cívico em Pesaro, do Teatro do Mundo em Veneza ou na proposta para o Centro Direccional em Turim (Figura 2.5).

⁷ “A cadência dos volumes, o pleno e o vazio, o ritmo, mantêm-se indiferentes à sua função, já que é a arquitectura que se exprime a si mesma” (Braghierì, 1986)

FIGURA 2.5 – PROPOSTA APRESENTADA AO CONCURSO PARA O CENTRO DIRECCIONAL EM TURIM POR ALDO ROSSI



(FONTE: BRAGHERI, 1986)

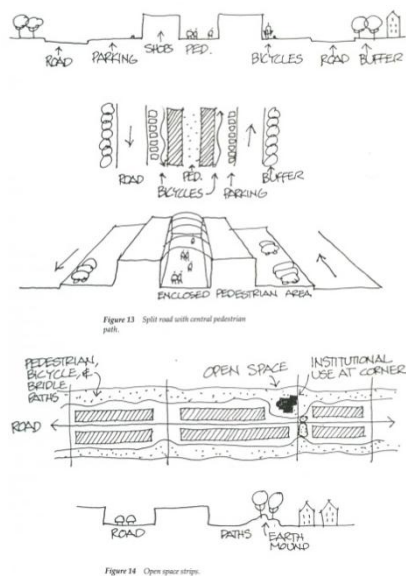
Por outro lado, Kevin Lynch refere a legibilidade como qualidade segundo a qual as partes da cidade podem ser organizadas num padrão coerente, baseado na relação entre símbolos reconhecidos (LYNCH, 1968). A cidade é percebida pelo indivíduo através dos sentidos: odor, ruído, tacto. Releva ainda a importância do movimento e da gravidade nesta percepção. A construção da imagem socorre-se destes elementos para identificar a estrutura, a identidade e a imagabilidade. A imagem da cidade resulta composta por percursos, limites, bairros, nós, marcos. A inter-relação destes elementos contribui para a organização das imagens por níveis e confere-lhes qualidade. Os casos de estudo analisados em *A Imagem da Cidade* permitem-lhe identificar padrões metropolitanos e mesmo a forma visual da metrópole sem forma. A singularidade, a simplicidade, a continuidade, a dominância, a clareza na junção, a diferenciação direccional, o enquadramento visual, a percepção em movimento, as séries temporais e os nomes e significados são os termos usados para designar a qualidade da forma. Esta relevância dada ao movimento deixa subentender uma importância especial do automóvel – a taxa de motorização norte-americana atingiu valores elevados no período entre guerras mundiais, mais cedo e de forma mais intensa do que na cidade europeia, onde tal só ocorre no segundo pós-guerra. Talvez por isso a análise da “cidade em movimento” encaixe numa visão dos grandes elementos urbanos, que retém visualmente só aqueles aspectos de mais fácil percepção e esses sejam na maior parte dos casos os de maior relevância metropolitana. Será por isso pouco evidente a preocupação com o confronto das escalas metropolitana e local. Na sua leitura tridimensional da cidade, a escala metropolitana prevalece. A esta visão do geral – a partir da organização territorial com base em redes de centros – para o particular é contraposta uma outra em sentido inverso. A forma urbana é assim vista a partir das qualidades atrás enunciadas. Permanece a questão de como as exigências da forma metropolitana são distintas das de territórios urbanos de outra escala. Os horizontes amplos da metrópole norte-americana parecem favorecer a visão gestáltica da cidade. De assinalar ainda a contemporaneidade deste autor com Christopher Alexander, cuja visão abordaremos adiante.

FIGURA 2.6 – A VISÃO DA CIDADE REGIONAL POR KEVIN LYNCH



(FONTE: LYNCH, 1996)

FIGURA 2.7 – O DESENHO DA CIDADE CANÓNICA NOS MANUAIS DE URBANISMO: SOLUÇÕES TRADICIONAIS PARA CONTEXTOS POR VEZES POUCO ORTODOXOS



(FONTE: LYNCH, 1996)

Numa outra perspectiva, Leon Krier contextualiza os problemas da cidade contemporânea por via da diversidade formal, recomendando exercícios para repor a coesão, baseado na crítica à cidade diversa (para ele sem significado e por isso ilegível), conotando a diversidade formal com o funcionalismo e com o Movimento Moderno (KRIER, 1999). As respostas refugiam-se nas formas urbanas normalmente associadas à cidade clássica e medieval, reproduzindo modelos físicos dessas épocas, como crítica ao modernismo e ao processo de produção urbana associado. À semelhança de outros críticos da cidade industrial, remete para o

património urbano a busca de referências formais para a cidade actual: “Os centros históricos mantêm-se hoje como os únicos centros verdadeiros da sociedade civil e civilizada. Eles representam uma superfície mínima em relação às vastas expansões das periferias”. Entende-se que esta frase pretenda associar uma visão da cidade consolidada histórica com um valor cultural e cívico.

Não obstante, não se pode criticar esta corrente por falta de preocupação com as questões práticas da cidade actual, já que faz a abordagem da cidade actual, policêntrica, polimorfa e polifuncional. O desenho e a forma urbana remetem de uma forma geral para a questão da identificação do cidadão com a cidade, para a questão da legibilidade da cidade. Leon Krier recusa modelos monofuncionais para a cidade e o desenho como resultado da aplicação dos parâmetros utilizados no planeamento urbano “tradicional” e critica a descontinuidade formal. Pode-se assumir como regressiva esta postura confundida com uma visão historicista da cidade. A produção projectual de Leon Krier propõe um retorno a valores do passado. São normalmente objecto de propostas de renovação urbana, áreas ou edifícios desafectados do património da cidade, pelo reduzido valor simbólico, qualidade arquitectónica ou estado de conservação.

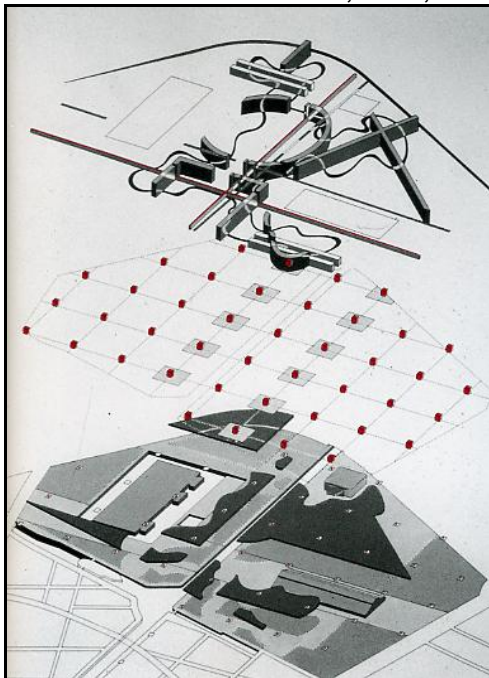
As descontinuidades são vistas como resultado de expansões, de demolições, fruto de tentativas por vezes falhadas de concretização do modelo modernista. Como resposta à descontinuidade, que para Krier é sobretudo formal, apresenta intervenções ao nível da pele do edificado e ao nível do completamento de tecidos, reduzindo o espaço público e clarificando a separação entre este e o espaço privado. Recorre à sistematização de imagens urbanas, apoiando-se na manipulação das densidades (aumentando-as em alguns casos, diminuindo-as em outros); na definição de pontos focais, nos jogos volumétricos. A composição arquitectónica ao serviço do espaço público parece ser o âmbito do problema e das soluções que apresenta. Nesta óptica, ganham importância os modelos de conglomeração urbana, a axialidade, a limitação volumétrica. Sem abdicar de parâmetros, refere por exemplo que à cidade interessam mais os metros cúbicos ocupados do que os metros quadrados. As tentativas para recuperar as cidades ou valorizar os subúrbios parecem passar por modelos de compactação, concentração, pelo retorno às imagens de cidade tradicional. Posições como a de Krier introduzem o *pastiche* e podem reduzir a legibilidade dos territórios urbanos.

Pressente-se que a tendência no *New Urbanism* de recorrer aos elementos da forma destituindo-os de valor parece passar a uma nova fase de abstracção. Esses elementos são incluídos nas composições urbanísticas “apenas” como meros referentes geométricos auxiliares de regras de composição, em vez da função urbana de origem (ruas e praças). Bernard Tschumi devolve à cidade por camadas, pedaços de cidade por camadas; aproxima territórios e programas sem que esta vizinhança seja física; preocupa-se com o valor estruturante dos elementos de carácter excepcional e com a relação de escalas associada com a hierarquia dos elementos que relaciona entre si. A proposta para o Parque de Negócios de Chartres estabelece relações de traçado territorial entre a sede deste empreendimento e a catedral da cidade, reflectindo certo desinteresse pelas áreas envolventes da cidade diversa. A

estrutura deixa de corresponder a uma geometria local para passar a ter uma geometria metropolitana. Este alheamento em relação à envolvente imediata traduz Tschumi em *Event-Cities 3* (1999) como indiferença táctica face a contextos desinteressantes, por vezes confusos. O próprio, em entrevista a Futagawa na *GA Document Extra 10* (1997) refere o desconstrutivismo como método de intervenção projectual.

Esta visão que combina diferentes níveis de abordagem resulta como uma “grande arquitectura” em vez de desenho urbano. Tschumi refere a necessidade de fazer corresponder a cada evento uma nova entidade urbana. Defende a organização do território previamente à definição de qualquer programa de ocupação; a intersecção ou sobreposição de usos em vez da segregação; o zonamento coincidente no espaço e diferido no tempo; a multiplicidade de zonamentos consoante a utilização (como ocorre no projecto de Chartres e no de Roterdão); a ausência de interligação entre pré-existências envolventes; o desenho do não-lugar (através do projecto para o aeroporto de Kansai). Num dos seus projectos mais emblemáticos, o do Parc de La Villette em Paris, no início da década de 80, pode-se afirmar que, para lá da inovação em termos de traçado, a novidade do seu trabalho está na alteração ou mesmo na abolição da relação forma/fundo. Ao adoptar um traçado clássico, de padrão ortogonal, o resultado é suporte de um espaço cheio de versatilidade e de adaptabilidade a diferentes usos.

FIGURA 2.8 – PARC LA VILLETTE, PARIS, POR TSCHUMI



(FONTE: TSCHUMI, 1998)

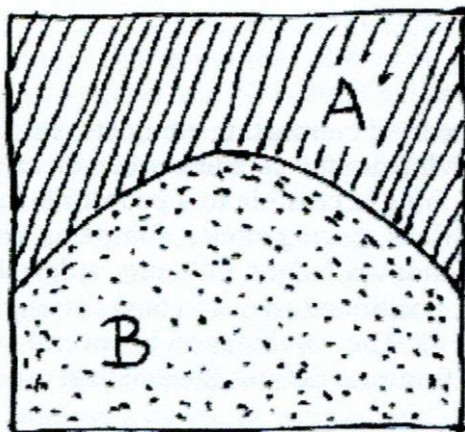
Uma outra abordagem, a de Nikos Salingaros, associa ao valor urbanístico do espaço público o princípio da significação. Refere-se à dimensão humana do urbanismo, tomando Camillo Sitte como referência (SALINGAROS, 1999). Destaca neste autor e em Rob Krier a importância do ornamento como garante da interação constante do utilizador com qualquer região

arquitectónica a qualquer distância. A multiplicidade de superfícies é vista como forma de ampliar o campo de informação. Para tal, baseia-se na necessidade de contacto físico, apoia-se no posicionamento dos nós pedonais, afirma os espaços comerciais interiores como espaços urbanos, refere a existência de um vocabulário diversificado composto por passeios, ruas, esquinas, parques de estacionamento e eixos comerciais. Como práticas que enfraquecem o espaço urbano, cita os espaços abertos que não são espaços urbanos e os usos próprios e impróprios destes espaços abertos. Para o autor, as superfícies que limitam o espaço público devem satisfazer três axiomas: conter informação sem ambiguidade; o campo de informação espacial deve determinar o âmbito de articulação de percursos e nós; e o cerne do espaço público urbano é o espaço pedonal protegido do tráfego não pedonal.

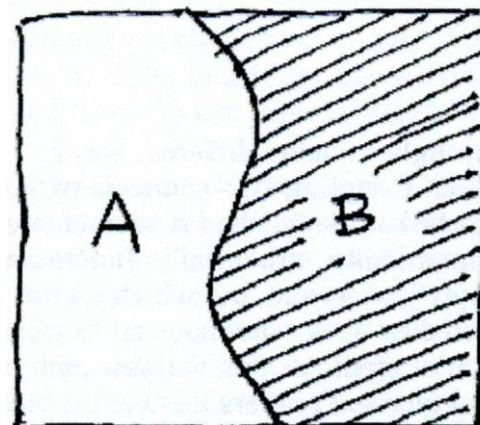
Neste contexto de compreensão das relações entre os elementos urbanos, refere o paralelismo com a arquitectura militar, o recurso à geometria não-euclidiana e às formas ideais e o papel do espaço público como ligante de actividades e de modelos funcionais. A coerência urbana surge associada a princípios de organização urbana, até certo ponto espontânea, que podemos encontrar na cidade até ao século XIX (pré-modernista, subentende-se). Em *Complexity and Urban Coherence*, o autor recorre a princípios científicos baseados na biologia, na ciência computacional e na economia para compreender a coerência da forma urbana (SALINGAROS, 2000). Inspirado por *The Nature of Order* (ALEXANDER, 2000), recorre às seguintes regras sistémicas: a formação de agrupamentos de elementos da mesma escala dois a dois, dentro de cada módulo; diversidade; limites; forças que resultam de interacções, que são, naturalmente, mais fortes na pequena escala e mais fracas na larga escala (o inverso, segundo o autor, gera patologias); organização; hierarquia, interdependência; decomposição. As tipologias de articulação entre pares de elementos retratam as possibilidades de conjunção urbana, a importância do reforço mútuo, a vacuidade que impede a articulação e a variedade necessária para a articulação.

Estas possibilidades de conjunção baseiam-se no contraste entre elementos (em função da textura e da cor) e, diríamos, nas suas propriedades, que permitem a associação por permeabilidade e por interpenetração. Acresce ainda a tipologia de associação, para além das já referidas, que recorre à criação de um terceiro elemento para ligar os pré-existentes. Salingaros recorre a Camillo Sitte, Gordon Cullen, Jane Jacobs e Moughtin para ressaltar a importância da interconectividade na pequena escala. Depreende-se da procura de coerência um interesse pela abordagem da heterogeneidade dos espaços e das funções que compõem a cidade. Mais uma vez recorrendo a princípios que andam próximos da biologia, o autor parece afirmar que o ser humano tem capacidade para estabelecer uma coerência na organização do espaço. Compara dois processos distintos de fazer cidade: o que parte da escala local seguido da construção das infra-estruturas (dá como exemplo as favelas em Brasília) por oposição à cidade modernista, que começa pela construção das infra-estruturas, seguida da ocupação pré-determinada. A grande questão que depreendemos desta comparação é que o facto de a infra-estrutura ser construída primeiro determina padrões de deslocação que na maior parte dos casos se sobrepõem à relação dos elementos urbanos à escala local.

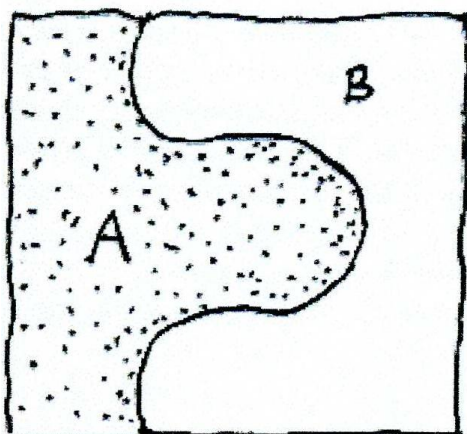
FIGURA 2.9 – AS DIFERENTES FORMAS DE CONJUNÇÃO DE ELEMENTOS



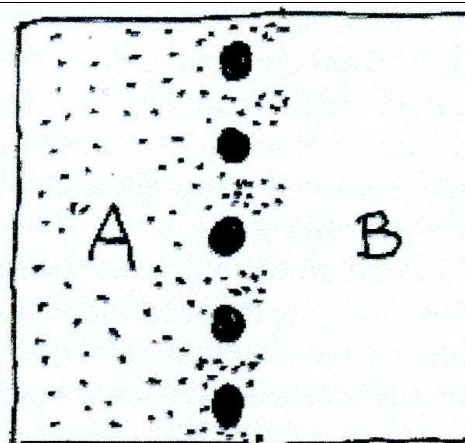
1 – CONJUNÇÃO GEOMÉTRICA POR CONTRASTE NA TEXTURA



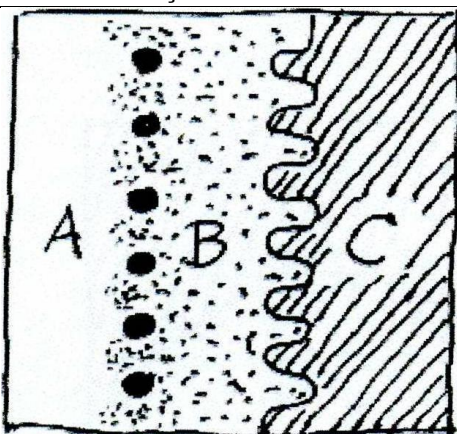
2 – CONJUNÇÃO GEOMÉTRICA POR CONTRASTE NA COR



3 – CONJUNÇÃO GEOMÉTRICA POR INTERPENETRAÇÃO



4 – CONJUNÇÃO GEOMÉTRICA POR PERMEABILIDADE



5 – CONJUNÇÃO GEOMÉTRICA ATRAVÉS DE UM TERCEIRO ELEMENTO
(FONTE: SALINGAROS, 2000)

A esta questão regressa mais tarde quando refere a existência de uma ordem superior traduzida em propriedades fractais intrínsecas da cidade, contrariadas do seu ponto de vista

pela imposição de tipologias antifractais (SALINGAROS, 2004). O método que propõe para fazer face aos modelos dominantes (que considera ser a baixa densidade dos subúrbios e a construção em altura dos centros) baseia-se na regeneração urbana em operações de pequena escala, para as quais identifica os seguintes obstáculos: uma cultura instalada de não conectividade; a dificuldade na revitalização dos centros urbanos (mais do que da pedonalização dos subúrbios).

De Salingaros ressaltam três palavras-chave relativamente à conformação funcional e física da cidade: complexidade, clareza, coerência. A combinação destas três qualidades alcança-se através da articulação das grandes redes de comunicação com a escala local. A postura muito crítica face ao Movimento Moderno, e nomeadamente a Le Corbusier e aos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna (CIAM) de onde resultou a Carta de Atenas, não o impede de reconhecer que muitas das marcas deixadas no território por este movimento ao nível da mobilidade são incontornáveis. No entanto critica as aplicações práticas e as deturpações dos princípios da Carta de Atenas que fizeram com que as grandes vias e os grandes espaços verdes se tivessem tornado em barreiras no interior da cidade.

O impacto do Movimento Moderno nas cidades europeias fez-se sentir sobretudo devido à destruição sofrida durante a II Guerra Mundial. Nuno Portas sublinha a desvirtuação feita pelo Movimento Moderno das regras básicas dos ensanches que haviam sido traçados em meados do século XIX nas principais cidades do Sul da Europa, de Lisboa a Atenas (PORTAS, 2005). A forma baseada na quadrícula de Cerdà para Barcelona tem a virtude, segundo o autor, de organizar de forma inovadora o quarteirão e lançar diagonais que articulam a nova cidade com os aglomerados pré-existentes.

A propósito das cidades da primeira metade do século XX, refere a importância dos traçados de quadrícula como garante de continuidade face à diversidade que começava a despontar através da forma arquitectónica. Dá como exemplos os traçados de Passos a Agache para o Rio de Janeiro, de Ressano Garcia para Lisboa, de Haussmann para Paris, de Cerdà para Barcelona, de Castro para Madrid, de Beruto para Milão, de Wagner para Viena e Berlim, de Berlage para Amesterdão, de Burnham para Chicago. As visões mais recentes antecipam a preocupação com a recuperação do desenho no plano. Evidencia-se nesta abordagem a valorização dos traçados e mesmo a valorização das diferentes variantes que os traçados podem assumir. Esta atitude parte de uma definição de forma urbana para além do traçado, ao desfazer a ilusão de que se resumiria a um mero padrão geométrico. Procura distinguir, mais do que assemelhar, as diferentes malhas ortogonais que foram sendo criadas ao longo da história do urbanismo.

Ainda sobre a malha ortogonal refere a vantagem de ela permitir criar uma certa ordem social. Uma das primeiras aplicações do *zoning* ocorre em Manhattan em 1916 (AA. VV., 2000), combinando a uniformidade de traçado com a segregação sócio-económica do espaço. Acrescentaríamos a propósito dos traçados (de padrão ortogonal ou não), que estes podem ter um papel importante ao nível da coesão territorial. Apesar de vários autores se pronunciarem nesta matéria a favor dos traçados de padrão ortogonal, é certo que foi difícil encontrar quem

provasse o contrário, ou seja, que os traçados de padrão não ortogonal prejudicam a coesão territorial. A relação entre traçados e coesão territorial parece depender mais da existência de padrões do que da geometria de cada um. A par dos traçados, o tecido construído é das componentes físicas mais visíveis da forma urbana onde a arquitectura desempenha um papel crucial, quer seja ao nível do objecto quer dos diversos tipos de conjuntos que origina.

Também a este respeito, o Movimento Moderno tem sido alvo de críticas. Por oposição à arquitectura modernista como “arte do lugar”, Josep M. Montaner refere Peter Eisenman, que propõe o conceito de “atopia” (ao negar qualquer possível relação com o lugar), de Rem Koolhaas (misturando energia e o caos dos fluxos) e de Ignasi de Solà-Morales, que propõe três novas categorias para uma arquitectura metropolitana baseada em transformações: os espaços mediáticos, os não-lugares e o espaço virtual ou ciberespaço (MONTANER, 2001).

Retemos nesta matéria a referência à condição de lugar como algo não adquirido. A característica de lugar pode degradar-se com o tempo, fruto da sua constante evolução. Refere-se ao lugar e ao não-lugar como polaridades extremas que raramente existem na sua forma pura; ao facto de o espaço e o lugar não existirem na sua forma pura, assim como tão pouco existem o não-espaço e o não-lugar nessa mesma forma pura.

Esta abordagem de Montaner transforma os não-lugares em espaços míticos, que encaixam na perfeição na procura do desenho de novas formas arquitectónicas e em tomadas de posição ao nível de planeamento, que por vezes confundem plano com projecto (dizemos nós). Jordi Borja refere: *“Y son de temer los nuevos «pensadores», sean arquitectos o filósofos, nos proponen el caos o una solución, «su solución» de validez general, tipo la «ciudad emergente» que hace de los nudos de autopistas y de las gasolineras los nuevos centros y catedrales, no aceptan el valor de la no solución, excepto el de su obra, como Koolhaas.”*⁸(BORJA, 2003: p. 73-74).

Esta afirmação parece adequar-se a uma outra de Koolhaas sobre o seu projecto para Melun-Sénart, próximo de Paris, em que a cidade edificada é vista como resíduo do território e o resíduo como um espaço de infinita liberdade (KOOLHAAS, 1998: p. 983): *“It was heartbreaking, if not obscene (...) to have to imagine here, a city” (...) “And then we said, ‘the rest we will surrender to chaos.’ We will abandon the residue – the terrains around and between the Chinese figure – to what the French call merde – to the average – contemporary-everyday ugliness of current European-American-Japanese architecture, and generate, through that ugliness, a potentially sublime contrast between the empty areas of the site – those we had protected from building – and the uncontrollable, almost cancerous chaotic growth of the city as a whole”*. Numa visão da cidade contemporânea, Koolhaas cita Derrida sobre a necessidade de um ciclo de reconstrução e desconstrução que aborde a necessidade do novo (KOOLHAAS, 1992). A fragilidade do “onde” é patente no espaço para lá do Arco da Défense em Paris, que contrasta com a organização do eixo Louvre-Défense, um limbo que a “morte” do planeamento e do urbanismo criaram.

⁸ cf. Borja (2003), *La Ciudad Conquistada*

FIGURA 2.10 – PROPOSTA PARA O EIXO HISTÓRICO DO GRANDE ARCO DA DÉFENSE, OMA, MISSION GRAND AXE, PARIS, FRANÇA, 1991



(FONTE: KOOLHAAS ET AL., 1998)

Esta aposta na criação de espaços “supermodernos” como paisagens dominantes do final do século XX, referidos por Koolhaas e Mau, revelam um “enobrecimento do existente”, não obstante o que consegue purificar e clarificar a sua imagem da realidade (KOOLHAAS, MAU, 1998). Planear para os espaços mais do que para os edifícios é uma visão que recupera dos anos 70: planear e arranjar espaços para manobras e formas específicas de urbanidade que só florescem pela sua ilegalidade.

Relativamente às tensões que a proximidade de todos estes tipos de espaços criam entre si, Marc Augé refere que a descontinuidade pode ser tanto um elemento de tensão como de transição usado com intencionalidade (AUGÉ, 2002). A descontinuidade afirma-se como uma entidade que não encontra contraponto numa envolvente compacta e homogênea e por isso se revela de difícil leitura.

A sua definição de não-lugar surge em grande parte por referência ao conceito de lugar antropológico. São considerados não-lugares as instalações necessárias para a deslocação acelerada de pessoas e bens, os respectivos meios de transporte, os grandes centros comerciais, os espaços onde se arrumam os refugiados do planeta. O não-lugar é caracterizado enquanto arquétipo do espaço do viajante que: re-identifica o indivíduo com o espaço através de símbolos que reconhece em locais distintos; cria espaços destituídos de valor simbólico (cita Michel de Certeau em *L'invention du Quotidien*); enforma os símbolos espaciais em vez de os incorporar. Por oposição ao não-lugar, encara o lugar antropológico como um espaço dual, conceito essencialmente geométrico composto por linhas, intersecção de linhas e pontos. Os monumentos no lugar antropológico são descontinuidades que tornam o

tempo contínuo. A constituição do lugar antropológico baseia-se na identidade do indivíduo, ao passo que o não-lugar cria a identidade dos passageiros, dos clientes ou dos condutores.

Aos não-lugares, refere-se Augé como “sítios que são construídos e controlados para suportar a mobilidade a nível global de bens, mensagens e viajantes internacionais”. A emergência dos não-lugares é abordada por si de forma menos radical do que a de muitos intérpretes seus. As citações deste autor são recorrentes, mas poucos surgiram após ele com novos conceitos acerca da matéria e alguns fazem uma interpretação abusiva e acrítica do termo não-lugar, chegando a apontá-lo como um novo paradigma. Ao observarmos as estruturas metropolitanas percebemos a importância vivencial que os não-lugares assumem (e ao assumir essa importância transformam-se em lugares?). Vários autores, sob diferentes formas, dissociam urbanidade de continuidade edificada por via da afirmação de que a vida urbana actual já não tem como suporte só a estrutura urbana tradicional (ASCHER, 1998; AUGÉ, 2002; SIEVERTS, 2003).

Ao contrário de outros – nomeadamente Michel de Certeau, em *L’Invention du Quotidien* (1990) – Augé recusa assumir uma posição definitiva acerca dos não-lugares, por oposição ao lugar antropológico, mantendo um nível de ambiguidade suficiente para se poder deduzir que todos os espaços têm um papel a desempenhar no território⁹. A viagem, que neste sentido o etnólogo chega a odiar, constrói uma imagem fictícia da paisagem. O espaço do viajante torna-se assim no arquétipo do não-lugar. Refere-se ainda ao “dentro” e “fora de” um espaço associado à identidade de um indivíduo; o espaço associado a um determinado território no qual o indivíduo constrói tradicionalmente a sua identidade. Depreende-se que o encontro entre o local e o global poderá ocorrer no não-lugar. O não-lugar oferece “a condição propícia para o desenvolvimento de uma mistura de usos o mais estandardizada possível e a arquitectura de uma comunicação europeia” (AUGÉ, 2002: p. 11, tradução livre).

As várias perspectivas que apresentámos ilustram as principais questões que se levantam para o desenho urbano face às tendências territoriais actuais. Entendendo o desenho urbano como acção de planeamento territorial, cabe aqui referir uma questão comum às várias abordagens e que se prende com a escala. A conjugação de escalas afigura-se importante ao nível do método de planeamento e ao nível da leitura do território. O conceito de escala em planeamento é algo que tem vindo a sofrer alterações profundas. As escalas de abordagem de problemas começaram por ser relativamente estanques e não necessariamente interligadas, com as escalas inferiores próximas do projecto e da realidade urbana, e as escalas mais abrangentes mais vocacionadas para o plano e para prazos de implementação mais longos e para temas “menos físicos” e de perfil regional. À passagem de escala estava associado o conceito de pormenorização (na prática consistia em continuar o mesmo tema mas com mais detalhe). As boas práticas herdadas do passado parecem corresponder ao percurso das diferentes escalas do geral para o particular.

Mas esta também deixou de ser a única abordagem possível. Encontramos nos autores citados afirmações da necessidade de intervir no território partindo do particular, da escala local, como se fosse a forma de recompor o geral. Da mesma forma que os processos de planeamento se

⁹ Esta é uma questão determinante: que espaços para que papéis no território? Muitas vezes espaços e território são confundidos, quando é o papel que os espaços desempenham que os pode animar, dar-lhes significado no território.

tornaram mais flexíveis, permitindo saltar da análise para a proposta, para regressar novamente à análise, também a pormenorização leva por vezes à necessidade de recuar e avançar de escala, para verificar a coerência com o todo.

Esta necessidade de combinar escalas tem influência prática na organização do espaço e na forma como o usamos. Diríamos que é difícil encontrar espaços em que não exista combinação de escalas. E avançaríamos mais: a combinação de escalas não é um problema, antes pode ser a solução para problemas. A combinação de escalas está presente na história de algumas cidades desde os momentos mais recuados. Os grandes acessos a uma capital de império e as pequenas oficinas de artesãos desempenhavam com certeza papéis diferentes na cidade, sem deixarem por isso de ocupar lugares num espaço hierarquizado e definido com clareza.

Mais provavelmente é daqui que resulta a falta de coesão espacial dos dias de hoje e não tanto da novidade da combinação de escalas. Podemos mesmo identificar um padrão de actuação, perante a descontinuidade resultante da ocupação autónoma do território: o de se adoptar a postura de segregar, mais do que de integrar. É recorrente, na abordagem de questões de planeamento territorial, o estabelecimento da escala a que um determinado fenómeno deve ser estudado. A propósito da requalificação urbana como necessidade resultante da transformação económica/estrutural, Federico Oliva (2000) aponta o carácter estratégico do tratamento das áreas de descontinuidade e a necessidade de definir a escala em que se discute ou em que se as pretende discutir.

CAPÍTULO 3 – Referências para a organização de territórios urbanos

3.1 Manchas de ocupação às diferentes escalas

A AML aparenta ser uma metrópole com algum poder de atracção, mas mais quantitativa do que qualitativa. O facto de o país possuir só duas cidades com mais de 200.000 habitantes, combinado com os elevados movimentos migratórios ocorridos desde a década de 60 do século XX, revela uma concentração populacional e habitacional elevada. Por outro lado, os estudos comparativos da AML com outras cidades europeias mostram uma relativa incapacidade para atrair grandes investimentos e para se afirmar como centro de comando regional no espaço europeu. Não nos alongaremos no desenvolvimento desta questão. Mas gostaríamos de salientar a possível relação entre esta incapacidade de se afirmar como um centro de decisão e a insuficiência de elementos estruturantes, importantes para organizar os vastos territórios ocupados, ou somente comprometidos, nos últimos anos. As áreas de crescimento recente necessitam de elementos estruturantes desse crescimento. O que ocorreu no caso da AML pode ser lido como algo inverso: o crescimento demográfico da AML foi acompanhado por uma perda de importância da cidade de Lisboa. Bastará recordar dois factos: a redução significativa da dimensão geográfica do país com a independência das colónias e o esbatimento das fronteiras nacionais com a consolidação do espaço europeu.

Em *L'Explosió de la Ciutat*, publicado no âmbito do Fórum Universal das Culturs (Barcelona, 2004), destacam-se as 8 tendências identificadas para 13 áreas metropolitanas do Sul da Europa: Lisboa e Porto; Madrid, Barcelona, Valência, Donostia-Bayonne; Marselha e Montpellier; Milão, Bolonha, Génova, Nápoles e Veneto-Central. A AML surge numa posição única face às restantes áreas metropolitanas analisadas, caracterizada por povoamento mononuclear de crescimento disperso. Neste contexto, a Área Metropolitana do Porto é caracterizada como dual, de núcleos mononucleares e de urbanização dispersa; as AM de Barcelona, Marselha, Milão e Valência, como polinucleares, com núcleo dominante e crescimento disperso; as AM de Bolonha e Montpellier como polinucleares, com núcleo dominante e crescimento disperso; a AM de Génova como mononuclear, geograficamente delimitada, de crescimento concentrado; a AM de Nápoles como mononuclear, geograficamente delimitada, de crescimento disperso; o conjunto Veneto-Central como central reticular, de crescimento disperso; o conjunto Donostia-Bayonne como linear, de crescimento disperso; a AM de Madrid como mononuclear, de crescimento concentrado.

Este estudo identifica oito morfologias contemporâneas nos treze territórios metropolitanos estudados: conjuntos compactos, em adição a ocupações prévias; reinterpretação dos territórios urbanos centrais, mercê da mudança de organização da cidade e da economia; novos assentamentos independentes das ocupações pré-existentes; reforço da ocupação difusa e dispersa; ocupação lenta e diversificada de áreas com traçados urbanos pré-definidos; conjuntos residenciais genericamente associados à cidade-jardim, na sua forma de ocupação

por habitação unifamiliar, de dimensão, localização e intensidade de uso variáveis, podendo ir desde os condomínios de luxo às áreas de autoconstrução e da primeira residência à residência secundária; ocupações pontuais; concentrações lineares.

A estas tendências são ainda associados impactos ao nível metropolitano: a reconstrução das áreas urbanas centrais motiva a realocização das actividades aí localizadas para áreas remotas dos municípios metropolitanos periféricos e os novos assentamentos surgem como passíveis de pôr em risco a sustentabilidade do território. Diremos que os novos assentamentos independentes dos territórios pré-existentes correspondem a uma oferta urbana alternativa e que o seu padrão de localização estimula a utilização do efeito de túnel. Dependente do estado de desenvolvimento das áreas afectas a novas infra-estruturas polarizadoras do povoamento, encontraremos centralidades que tendem a ignorar as pré-existências, nomeadamente as mais desqualificadas, e centralidades que servem de elementos estruturantes aos povoamentos futuros.

QUADRO 3.1 – MUNICÍPIOS, DESCONTÍNUOS URBANOS, ÁREA TOTAL, POPULAÇÃO E DENSIDADE POPULACIONAL DAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LISBOA, PORTO, BARCELONA, BILBAU, MADRID, MÁLAGA, SEVILHA, VALÊNCIA E SARAGOÇA

ÁREAS METROPOLITANAS	MUNICÍPIOS	DESCONTÍNUOS	ÁREA (KM2)	POPULAÇÃO	DENSIDADE POPULACIONAL
LISBOA	17	5	593	2 261 458	3 815
PORTO	16	3	741	1 282 283	1 729
BARCELONA	22	4	440	3 195 918	7 263
BILBAU	22	1	351	899 287	2 562
MADRID	14	7	1 185	4 314 778	3 641
MÁLAGA	1	1	393	522 108	1 329
SEVILHA	2	1	145	704 818	4 861
VALÊNCIA	25	1	387	1 179 275	3 047
SARAGOÇA	3	1	1 084	596 664	550
MÉDIA					3 200

(FONTE: ICS, 2000)

Um outro estudo que abordaremos, intitulado *Caracterização e Delimitação de Áreas Metropolitanas num Contexto Territorial*, inserido num projecto de investigação mais vasto designado MARCO – *Estudo Prospectivo do Sistema Urbano do Sudoeste Europeu* para analisar os contínuos urbanos de metrópoles ibéricas, é revelador da diversidade de padrões de ocupação. Tanto quanto é possível analisar destes dados, a maior ou menor subdivisão administrativa não aparenta influenciar a maior ou menor continuidade do povoamento (a AM de Valência, composta por 25 municípios apresenta um descontínuo, ao passo que a AM do Porto composta por 16 municípios e um contingente populacional semelhante apresenta 3

descontínuos). Outro aspecto que relevamos dos casos analisados no estudo do Instituto de Ciências Sociais e coordenado por João Ferrão é o facto de a descontinuidade de ocupação não significar necessariamente maior dispersão de ocupação: a AM de Madrid apresenta o maior número de descontínuos, 7, mas regista uma densidade populacional quase o dobro da do Porto, com 3 descontínuos.

3.2 Formas urbanas

Em *Recombinant Urbanism*, David Graham Shane aborda o conceito de “elemento” ao nível do desenho urbano e da teoria da cidade, citando E. Rogers: “um elemento significa algo que entra numa composição como parte de uma unidade e que se adequa a uma fórmula; mas esta nomenclatura também corresponde a um princípio, à fundação de uma teoria que determina uma disciplina” (SHANE, 2005: p. 155, tradução livre). Recorre a Sebastiano Serlio, segundo o qual a cidade se apresenta em simultâneo em três diferentes níveis. É gerada pelos seus actores como estrutura para uso diário, funciona como signo semiótico que permite associar a cidade a um certo tipo e, por último, constitui um palco para o mundo.

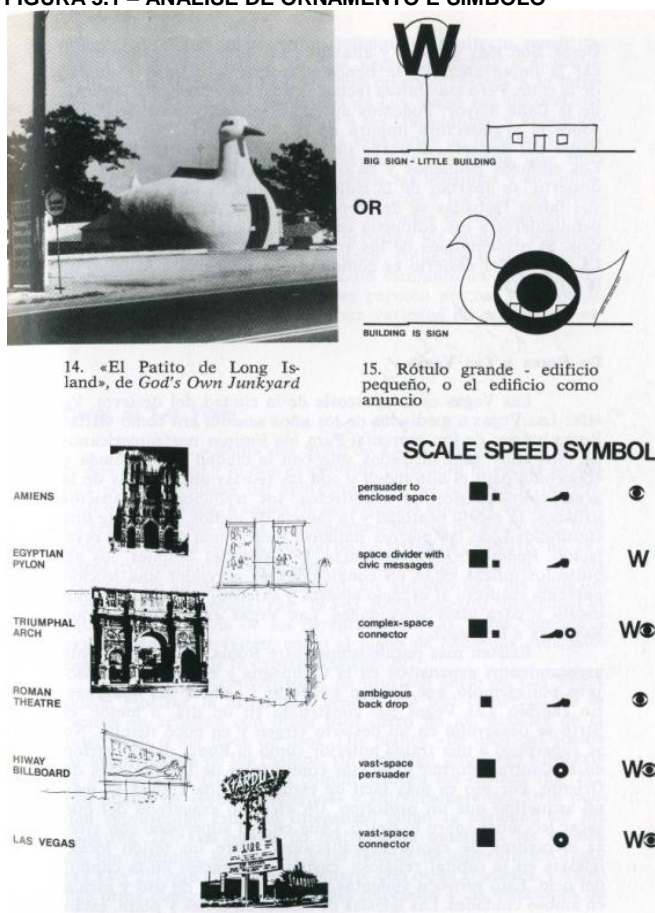
Com efeito, Serlio e Alberti abordam a cidade numa matriz espacial tridimensional que tem na então recente descoberta da perspectiva o principal elemento de composição. A esta acepção do conjunto perspectivado como um todo, opor-se-á a abordagem do urbanismo do século XIX que, através de Haussmann e Cerdà, acredita ser possível compreender melhor o todo através de uma análise das partes. Explicitamente fragmentam a cidade nos seus elementos, tal como o farão os Racionalistas Alemães dos anos 70 e 80 do século XX. Robert e Leon Krier passam da decomposição dos elementos à sua recomposição de forma extremada, em que mais do que explorar as características de cada elemento, reduzem os elementos a estereótipos com um papel fixo na hierarquia urbana. O Novo Urbanismo desenvolve sistemas de ruas, propondo armaduras feitas de ruas locais, gerando enclaves onde a representação não passa pela inclusão de elementos pertencentes à vida urbana; a representação da vida urbana exclui elementos que não encaixam na visão da cidade e que proliferam para lá dos limites das suas intervenções.

Esta visão da cidade ilude questões tão básicas como as infra-estruturas com forte impacto na cidade, como estações de tratamento, ou as áreas industriais que não encaixam neste ideal de beleza. Regressando à questão fulcral, o autor recorre ao dicionário para dizer que o elemento é tão simplesmente um constituinte básico, uma substância incapaz de ser analisada numa forma mais simples. A tradição racionalista europeia leva Shane a citar Anne Vernez Moudon, que afirma que os estudos tipo-morfológicos revelam a estrutura física e espacial das cidades e descrevem a forma urbana (morfolgia) baseada na classificação detalhada de edifícios e espaços abertos por tipo (tipologia). A tipo-morfolgia é assim o estudo da forma urbana derivada dos estudos de espaços e de estruturas típicas. Moudon classifica em três tipos grandes escolas europeias de análise tipo-morfológica: a escola de Birmingham, que desenvolve sistemas de análise que permitem decompor o crescimento urbano em adições de

unidades, que denomina de enclaves; a escola de Versalhes, que combina a subdivisão do território em unidades com a tradição italiana de análise morfológica como redes de espaços cheios e vazios; a escola de Veneza, que aprofundou o estudo combinado de tipos de espaços e de elementos construídos.

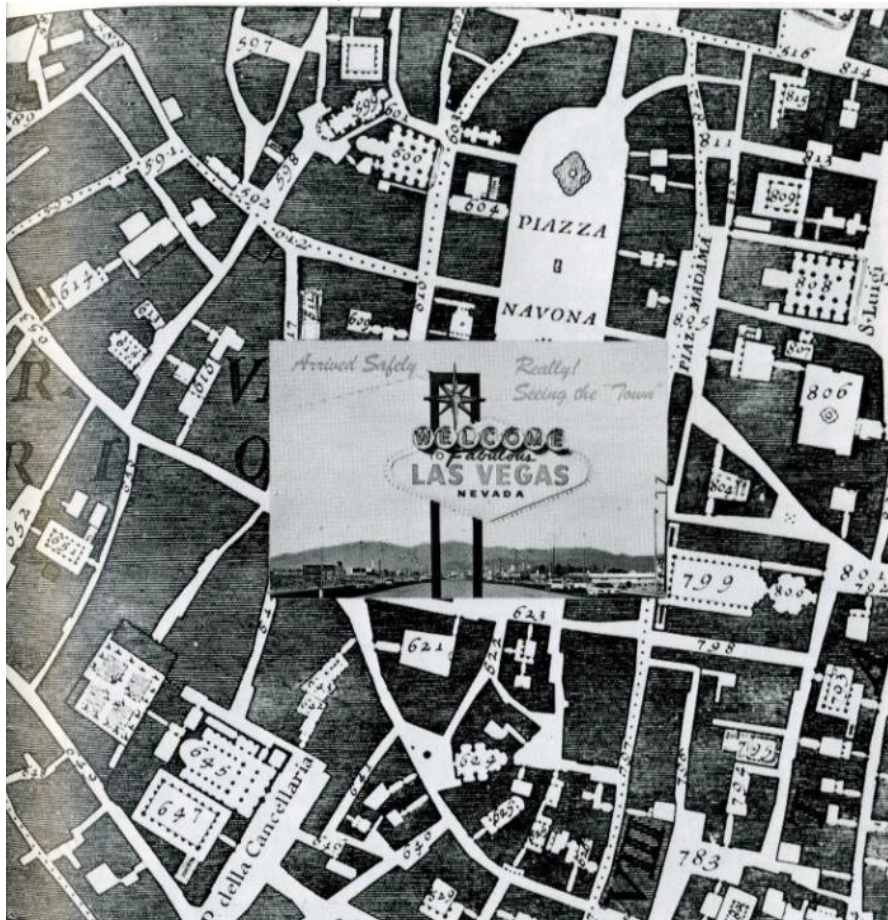
Nesta análise, Moudon inclui na definição de paisagem a condição específica do sítio e do tempo como algo fundamental para a compreensão da cidade e com importância particular na análise da transformação do lote e da subdivisão da propriedade. Paola Viganò parte da tradição analítica veneziana para estabelecer um confronto entre duas abordagens: a do Racionalismo Europeu, marcado pela análise a partir dos sistemas de espaços públicos e a da cidade suburbana, descrita por autores como Venturi, Scott Brown e Izenour em *Learning From Las Vegas*. No livro publicado em 1972, Robert Venturi aborda o vulgar do ponto de vista da Academia. A abordagem permitiu-lhe analisar a deturpação do modernismo. No seu trabalho evidenciou: a alteração dos valores simbólicos; a criação de uma arquitectura mais de comunicação do que de espaço; a comparação do papel do símbolo, palavra e arquitectura através das formas de comunicação desde a cidade barroca à actualidade; a visão da cidade como resultado da justaposição de usos e de escala; a importância da classificação e análise tipológica: a comparação de padrões de ocupação: a distinção entre os usos de beira de estrada e os da cidade tradicional.

FIGURA 3.1 – ANÁLISE DE ORNAMENTO E SÍMBOLO



(FONTE: VENTURI ET AL., 2000)

FIGURA 3.2 – PLANTA DE ROMA, POR NOLLI



(FONTE: VENTURI, 2000)

Neste contexto, o ornamento ganha uma nova importância, após um ciclo modernista de quase abolição deste termo do léxico urbanístico. Com o ocaso do Movimento Moderno, Venturi apresenta uma das primeiras experiências de valorização do ornamento, promovendo-o à categoria de símbolo. A representação da cidade de Roma por Nolli é usada para exprimir o carácter inclusivo de grandes edifícios que transportam para o seu interior parcelas importantes da vida urbana. Estes edifícios geram e integram uma diversidade de espaços e de actividades complementares entre si e não dependem tanto como outras formas urbanas do espaço público, apresentando-se inclusive como alternativas a este. A ocupação de escala local aparece estruturada por elementos de importância metropolitana. A coincidência de territórios faz com que a escala local e a metropolitana se confundam. O resultado é a tendência para a procura de unidade após a procura de diversidade.

Esta tendência de manutenção da forma em espaços consolidados ou a transformação com o argumento da qualificação urbana tem contribuído para centrar a discussão em questões tipo-morfológicas. O discurso dominante recusa-se a aceitar a urbanização como cidade (David Harvey, *Cities or Urbanization?*). O fundamento de Harvey (1996) baseia-se no conceito de urbano nas teorias sociais. A existência de um hiato conceptual entre a atribuição das

dificuldades da vida actual ao capitalismo e às suas contradições é algo incoerente na forma e processos urbanos. O entendimento da produção do espaço como um processo social activo implica a existência de um número indefinido de tempos e de distintos espaços (exemplo do plano de Abercrombie para a Grande Londres, produzido para um determinado contexto espacio-temporal que não se veio a concretizar). A urbanização é directamente resultante do crescimento populacional. Harvey aponta como razão para a confusão entre cidade e urbanização os erros de definição apriorísticos de um objecto teórico, como ocorre frequentemente com o conceito de comunidade.

Segundo o autor, os investigadores dos séculos XIX e XX esforçaram-se por conseguir respostas fáceis para problemas complexos, passando em muitos casos pela referência comunitária. Charles Jenks e Peter Hall tendem de um modo geral a considerar as cidades como colecções de pequenos bairros, não sendo muito claro onde, no meio da tendência da assunção de bairros como modelos de cidade, se encontrará espaço para as indústrias ou para os grupos sociais mais desfavorecidos. A ideia comunitária de vila não deixa por isso de ser apetecível e como tal objectivo a perseguir.

No entanto, não deixa de ser importante o estabelecimento de redes sociais de solidariedade, de organizações comunitárias, como mecanismos que permitam sustentar a ruptura social das cidades atingidas por crescimentos acelerados. O conceito de comunidade pode querer dizer coisas diferentes e implicar o conceito de racismo ou de chauvinismo, na medida em que estas posições, apesar de distintas, resultam da existência de pontos comuns entre indivíduos, por oposição ao resto da população. O que está em causa é uma de três coisas: a crença de que a comunidade pode ser criada de forma autónoma; a crença de que as qualidades podem ser internamente definidas de forma a serem isoladas dos outros e de fora; a crença de que as relações externas são contingenciais e ocasionais, mais do que integrais e contínuas. Uma visão mais dialéctica não permite dissociar as comunidades dos processos sociais que as geram. David Harvey valoriza o “quando” e o “como” ao distinguir o tempo da urbanização do estado (urbano). Esta é uma questão crítica: como gerir a incerteza do *quando* na escala que assume em territórios metropolitanos. Sendo a questão temporal relevante, pressupõe-se a necessidade de planear em resposta à flexibilidade de programação de acções.

QUADRO 3.2 – DISTINÇÃO ENTRE URBANO E URBANIZAÇÃO, SEGUNDO HARVEY

URBANO	URBANIZAÇÃO
PROCESSO SOCIAL ACTIVO ENVOLVENDO NÚMERO INDEFINIDO DE MOMENTOS E DE ESPAÇOS	RESULTANTE DIRECTAMENTE DO CRESCIMENTO POPULACIONAL
CIDADE COMO ESPAÇO INCLUSIVO E COMPLEXO QUE IMPLICA RELAÇÕES EXTERNAS INTEGRAIS E CONTÍNUAS	ESPAÇO SIMPLES E EXCLUSIVO PODENDO DAR ORIGEM A RELAÇÕES CONTINGENCIAIS E OCASIONAIS

(FONTE: HARVEY, 1996; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Já para Bernardo Secchi, acima de qualquer definição de forma urbana, que provocatoriamente diz ser impossível, importa compreender a crise existente ao nível da relação entre forma e conteúdo e da percepção das formas (SECCHI, 2003). Para tal propõe começar pelo

estabelecimento de uma plataforma discursiva estável baseada na concentração temática num conjunto homogéneo de posições que definam um positivismo partilhado, um vocabulário, uma gramática e uma sintaxe.

Retemos a existência de dois tipos de projectos. O primeiro é centrado numa nova e crescente atenção com aspectos ligados ao território. O autor refere o facto de, ao longo da história da cidade europeia, este tipo de projecto ter sido visto de forma aberta e integrando diferentes escalas, nunca tendo sido reduzido ao mero ordenamento do espaço não construído. Esta forma de abordagem do projecto permite, segundo o autor, a aceitação convicta do carácter fragmentado da cidade contemporânea (não sendo contraditório com a construção de um universo discursivo coerente). Por último, refere o facto de a nova riqueza de materiais usados actualmente na arquitectura, quando transpostos para a cidade, oferecer novas experiências ao nível do espaço aberto/fechado, da relação interior/exterior, com implicações na leitura do espaço público. Por fim, vê neste conjunto de novas circunstâncias uma nova relação com a natureza.

O segundo tipo de projectos, que consideram a cidade do século XVIII como o ponto alto da cultura urbana europeia, mantém o quarteirão como base da composição urbana. Esta associação entre cultura urbana e um momento específico da história da cidade transforma os elementos dessa composição urbana (o autor designa-os como sendo o vocabulário, a gramática e a sintaxe da cidade) e a própria morfologia em elementos representativos dessa identidade cultural. Desta forma, a história da cidade europeia é representada nas questões com que se defronta ao nível daqueles aspectos e das modificações que lhes vão sendo introduzidas.

Secchi afirma a relevância destes dois tipos de projectos, porque deles resultam também pistas para a identificação da forma urbana actual, bem como o compromisso que cada uma destas posturas estabelece com a sociedade. Acrescenta que ambas são ainda mais claras como hipóteses de trabalho para a definição de forma urbana se as encararmos para além da forma mais redutora e banalizante – a de forma como o resultado de um objecto contra um fundo. Segundo o autor, esta terá sido a acepção simplista do termo que levou os urbanistas a renunciar à expressão forma urbana com os crescimentos em mancha de óleo que dominaram do século XIX em diante. Em vez de se cingir à forma urbana como relação forma/fundo, sistematiza um conjunto de cinco definições de forma urbana. A abordagem através destas ideias é o caminho apontado para arquitectos e urbanistas interpretarem a sociedade e os seus movimentos, comprometendo-se com elas.

QUADRO 3.3 – TIPOS DE FORMA POR TATARKIEWICZ, SEGUNDO SECCHI

DEFINIÇÕES DE FORMA URBANA	A – COMPOSIÇÃO DE ELEMENTOS	ANÁLISE DA FORMA URBANA (ABORDAGEM DA FRAGMENTAÇÃO, DA ESTRUTURA)
	B – RELAÇÃO ENTRE ELEMENTOS	
	C – FORMA / FUNDO	
	D – FORMA / CONTEÚDO	
	E – EXPERIÊNCIA	

(FONTE: SECCHI, 2003; TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 3.4 – INTERPRETAÇÃO DA CIDADE DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX POR LYNCH, ROSSI, VENTURI E TSCHUMI

	KEVIN LYNCH	ALDO ROSSI	ROBERT VENTURI	BERNARD TSCHUMI
PALAVRAS – CHAVE	LEGIBILIDADE / CLAREZA VOLUMÉTRICA	LEGIBILIDADE / TIPOLOGIA	SIMBOLISMO / DETURPAÇÃO DAS FORMAS MODERNAS	LEGIBILIDADE / CLAREZA DE LIGAÇÃO (PRÉ-EXISTÊNCIAS E NOVOS ESPAÇOS)
ABORDAGEM	COMPARATIVA SINGULARIDADE	HISTORICISTA ELEMENTOS PRIMÁRIOS	COMPARATIVA / HISTORICISTA	HIERARQUIA
ELEMENTOS ESTRUTURANTES	LIMITES	ELEMENTOS PRIMÁRIOS	REDE VIÁRIA EDIFÍCIO LINGUAGEM DE SIGNOS E SÍMBOLOS	EIXOS
TERRITÓRIO	CONJUNTOS METROPOLITANOS	CIDADE COMPACTA	CIDADE ALARGADA	CIDADE ALARGADA
CONCEITOS	LEGIBILIDADE	SIGNIFICADO	COMPLEXIDADE IMPLICA MAIOR EFICÁCIA NA COMUNICAÇÃO	REAGRUPAMENTO DOS ELEMENTOS EM SISTEMAS
FERRAMENTAS	ANÁLISE VOLUMÉTRICA / ESPACIAL	ANÁLISE HISTÓRICA / GEOGRÁFICA	COMPARAÇÃO DO SÍMBOLO / PALAVRA / ARQUITECTURA DESDE O PERÍODO BARROCO À ACTUALIDADE	DECOMPOSIÇÃO DOS ELEMENTOS URBANOS

(FONTES: LYNCH, 1968; ROSSI, 1977; VENTURI ET AL., 2000; TSCHUMI, 1998; TRATAMENTO PRÓPRIO)

Em síntese, apresenta-se no quadro 3.4 a comparação de Kevin Lynch em *The Image of the City*, de Aldo Rossi em *L'architettura della Città*, de Robert Venturi em *Learning from Las Vegas* e de Bernard Tschumi em *Event-Cities* através das palavras-chave, tipo de abordagem, elementos estruturantes, territórios a que se aplicam, conceitos e ferramentas utilizadas para a investigação. Para Secchi, falar de forma urbana nos dias de hoje é quase um anátema, se tida enquanto relação entre elemento sobre um fundo, como no passado. Thomas Sieverts apela à necessidade de olhar para a cidade sem ideias pré-concebidas. Jorge Liernur interpreta as novas formas urbanas como resultado de processos sociais inacabados. A relação entre território e sociedade é retomada por Federico Oliva dizendo que a cidade se desenvolve para

lá dos planos e que estes não devem ignorar a sociedade. A visão “pop” do território, a procura de novos paradigmas, tentada por Robert Venturi, explica uma cidade feita mais de objectos do que de conjuntos. Ao conjunto subjazera um conceito, um modelo, uma estratégia; ao elemento, uma ideia, uma tática.

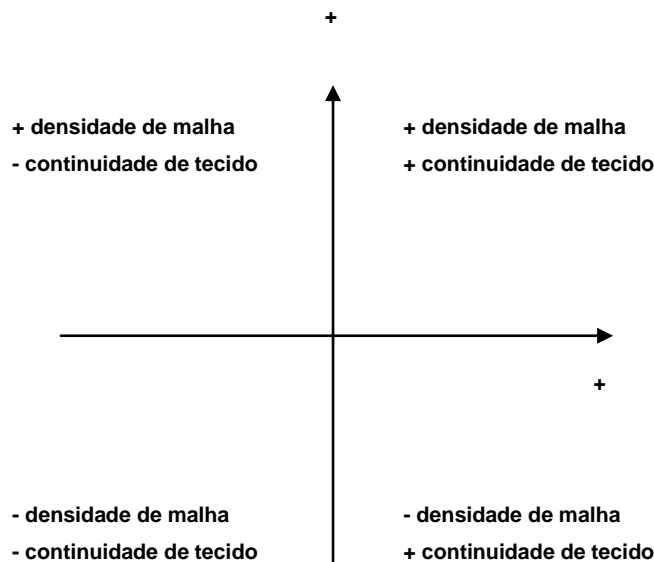
Talvez por isso a cidade feita de conjuntos resulte melhor que a cidade feita de elementos. A cidade feita de elementos reduz a ligação do elemento ao mínimo essencial, à via (foi o estudo do fenómeno resultante da relação entre elementos urbanos e a via urbana que inspirou Venturi no seu estudo de Las Vegas). Nuno Portas afirma a necessidade de construir elementos estruturantes; do lado do decisor, apresentando como exemplo o eixo de Gaia (PORTAS, 2002). Mas resta a dúvida se este tipo de intervenção não nos remete mais para a construção de um *strip* onde se alinharão mais tarde os objectos, do que para um elemento estruturante de uma acção mais alargada na cidade. Sendo a forma urbana um conceito amplamente usado, este ocorre sobretudo ao nível da leitura do espaço urbano. A crise da forma urbana está patente nalgumas referências e é argumento para algumas intervenções, embora aparentemente sustentadas de forma não cabal. A forma urbana, na acepção da relação forma/fundo, é, como se procurou demonstrar, um conceito criado em grande parte a partir da análise tipo-morfológica da cidade e como resultado da composição de elementos.

A figura 3.3 ilustra a relação que prefiguramos entre a malha urbana e o tecido construído e quatro tipos de cidade e de forma urbana. Os capítulos precedentes permitiram reflectir sobre estas matérias e o nível de abordagem desvia-nos de uma abordagem meramente geométrica da forma urbana. Chegámos a quatro tipos de forma urbana, como ferramenta para descrever as possíveis combinações de malha e tecido construído, tendo em conta duas variáveis: a densidade da malha e a continuidade do tecido.

As formas como estas duas variáveis se combinam – maior ou menor densidade da malha urbana com maior ou menor continuidade do tecido construído – geram diferentes combinações que podem contribuir para fazer alguma luz sobre a classificação das formas urbanas. A cidade densa e contínua resulta dos processos em que o objectivo último é o aproveitamento máximo do recurso solo, sem preocupações do ponto de vista de sustentabilidade do mesmo. A cidade densa de arruamentos e descontínua de edificado é típica de territórios onde o potencial de ocupação está instalado (marcado pela proximidade a grandes infra-estruturas) mas onde as regras e os modelos de ocupação são facilmente ultrapassados por iniciativas de ocupação ilegal, marginal ou então correspondem a soluções legais mas associadas a solos expectantes. O que marca estas ocupações, mais do que o facto de o solo ser barato, é o facto de poder vir a ser caro. Esta forma desenvolve-se lentamente. A cidade com uma malha pouco densa e com uma continuidade elevada de construção desenvolve-se normalmente entre pontos de elevada acessibilidade e centralidades ou entre centralidades. São territórios de elevados fluxos de passagem que geram procuras associadas a esse movimento. São responsáveis por uma continuidade do tecido ao longo dessas vias mas não geram uma malha densa em seu redor. Por último, na cidade resultante

da baixa densidade de malha combinada com baixa densidade do tecido. a malha urbana desenvolve-se de forma espaçada e a construção de forma descontínua.

FIGURA 3.3 – TIPIFICAÇÃO DE FORMAS URBANAS EM FUNÇÃO DA DENSIDADE DA MALHA E DA CONTINUIDADE DO TECIDO



3.3 Padrões de traçados

Adoptámos o mapa axial como sistema de representação da morfologia urbana, por representar uma leitura (distinta e) resultante do desenho urbano, que parte do espaço público para a forma urbana, enquanto outras abordagens partem da forma para um fundo. Sendo “caracterizado pelo menor conjunto de linhas que cobrem todos os espaços urbanos, permite estabelecer uma descrição morfológica do tecido urbano”¹⁰ (sublinhado nosso). O resultado é um sistema hierarquizado, do qual se destaca o “casco” (conjunto de linhas axiais mais integradas – com mais acessibilidade, correlacionadas com maior movimento de pessoas, maior intensidade de actividades económicas e sociais, a parte mais dinâmica da cidade).

Que resultados práticos se podem retirar de uma avaliação quantitativa deste tipo? A comparação de tipos de malhas permite concluir acerca de questões com aplicação na gestão dos territórios e permite a sua utilização no desenho e na avaliação dos mesmos. Assim, a análise centrada na avaliação da relação entre estruturante e estruturado é determinante para a identificação de descontinuidades urbanas. Pretende-se destrinçar que tipologias de relações podemos encontrar e de que forma a combinação desta relação com outras variáveis (tal como organização funcional) afecta o desenho urbano. Com a análise pretende-se medir a proporção entre áreas a estruturar e elementos estruturantes.

10 De “A Forma Construída”, entrevista de José Manuel Fernandes e Rui Barreiros Duarte a Mário Krüger in *Arquitectura e Vida*, nº 60, Maio de 2005, pp. 60 – 6

Os traçados ortogonais fazem parte de uma família alargada de malhas urbanas de padrão ortogonal. Em diferentes momentos da história recorreu-se de forma erudita ou vernácula a este padrão para organizar as mais diferentes malhas. Diferentes razões explicam este facto, desde a sua fácil execução, passando pela ampliação até à recombinação. Adapta-se a diferentes combinações de parcelas e de edifícios também de forma quadrangular. Se a relação ortogonal se caracteriza pela existência de ângulos de 90°, quando tratamos de “padrão” ortogonal estaremos a falar de traçados que se reportam a uma geometria ortogonal, que do ponto de vista visual se pauta por traçados rectilíneos e que se baseia na repetição de dimensões entre intersecções (esta sendo uma condição não necessária). Tomemos desde logo uma premissa em consideração: um traçado de padrão ortogonal deverá no mínimo gerar unidades de tecido construído de formato quadrangular (“quarteirões”). Assim os ângulos a admitir em traçados desta forma serão desde os de 90° até àqueles que garantam a criação de formas quadrangulares; e donde, da sua aplicação, não resultem quarteirões de formato triangular.

Desta análise retemos questões a que procuraremos dar resposta: porquê a utilização de traçados de padrão ortogonal e quando a utilização de traçados de padrão não ortogonal? A malha ortogonal, segundo Borja, contribui para a coesão porque organiza o território de forma mais igualitária (BORJA, 2003); segundo Portas, a homogeneidade dos traçados ortogonais serve de elemento compensador da variação que pode ocorrer em termos de qualidade do tecido (PORTAS, 2005). Podemos definir três classes de relações entre elementos: quanto à densidade, malhas muito densas e concentradas; quanto à estrutura, malhas muito hierarquizadas e pouco profundas; e quanto à dimensão, malhas muito expandidas e menos hierarquizadas.

3.4 Elementos estruturantes

No capítulo 1 abordou-se o que se considerou determinante para o entendimento e a análise das discontinuidades. Nessa abordagem identificaram-se formas de medir paradigmas do planeamento territorial à escala metropolitana traduzidos em policentrismo, estrutura territorial ecológica e continuidade do espaço público. Estes paradigmas levantam as seguintes questões: como evitar que o policentrismo reforce a cidade descontínua? Como construir nas áreas mais acessíveis sem acentuar as discontinuidades urbanas? Que tipo de relação deve existir entre estrutura territorial ecológica e espaços envolventes? Como garantir a continuidade do espaço público com crescimentos fragmentados?

Sintetiza-se no quadro 3.5 as principais questões que podem resultar da interacção dos três paradigmas enunciados, associando cada um deles a um padrão dominante. Associou-se a cada paradigma uma tendência: ao policentrismo, a construção nas áreas mais acessíveis; à continuidade do espaço público, a aposta nos lugares; à estrutura territorial ecológica, a aplicação de modelos de compensação dos passivos ambientais criados pela urbanização.

QUADRO 3.5 – REFERÊNCIAS DE PLANEAMENTO: TENDÊNCIAS E EFEITOS

TENDÊNCIAS	EFEITOS		
	POLICENTRISMO	CONTINUIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO	ESTRUTURA TERRITORIAL ECOLÓGICA
CONSTRUIR NAS ÁREAS MAIS ACESSÍVEIS	CUMPRIMENTO DE “VELHAS” CENTRALIDADES	REFORÇO DAS DESCONTINUIDADES COM A CIDADE EXISTENTE	RISCO DE SE TORNAR NUM VALOR RESIDUAL
APOSTA NOS LUGARES	DESINVESTIMENTO NO ESPAÇO PÚBLICO, TRANSFERIDO PARA O ESPAÇO PRIVADO	REFORÇO DA CIDADE CANÓNICA EM DETRIMENTO DA CIDADE IMPERFEITA	NO FINAL DAS PRIORIDADES
APLICAÇÃO DE MODELOS DE COMPENSAÇÃO ECOLÓGICA	COMPENSAÇÃO PARA A CRIAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES	AUMENTO DAS CARGAS URBANÍSTICAS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO	INCERTEZA QUANTO AO CARÁCTER PÚBLICO / PRIVADO

É nestas questões que se irá basear a análise dos casos de estudo. Neles abordaremos a relação entre os paradigmas identificados a partir do território¹¹ e o cruzamento de fenómenos associados às periferias locais e às centralidades metropolitanas que contribuam para a complexidade urbana. A relação fordista entre periferias e centros levou a investimentos pesados a diferentes níveis, desde as infra-estruturas aos equipamentos. Reordenar um território em que o padrão de ocupação transita para uma maior mistura de usos origina outras necessidades em termos de investimentos. Nuno Portas refere-se à necessidade do “grão fino” das intervenções (PORTAS ET AL., 2003).

Os elementos estruturantes têm a função de desenhar a cidade compacta e controlar a expansão do território; têm normalmente um princípio e um fim ligados a elementos urbanos de relevo; permitem olhar para a cidade em duas direcções opostas, apontando pistas para intervenções subsequentes (cf. KOOLHAAS ET AL., 1998: p. 983, sobre projecto para Melun-Sénart e a cidade edificada como resíduo do território e o resíduo como um espaço de infinita liberdade). Os conceitos de fronteira abordados atrás remetem-nos para a necessidade de ter em conta parâmetros como a relação entre elementos estruturantes e áreas a estruturar, dimensão e limites dos espaços consolidados, dos espaços com construção e dos espaços traçados. Pontualmente serão abordadas qualidades do espaço público, tais como o alcance visual, o efeito surpresa, a dimensão dos espaços e a correlação com a topografia.

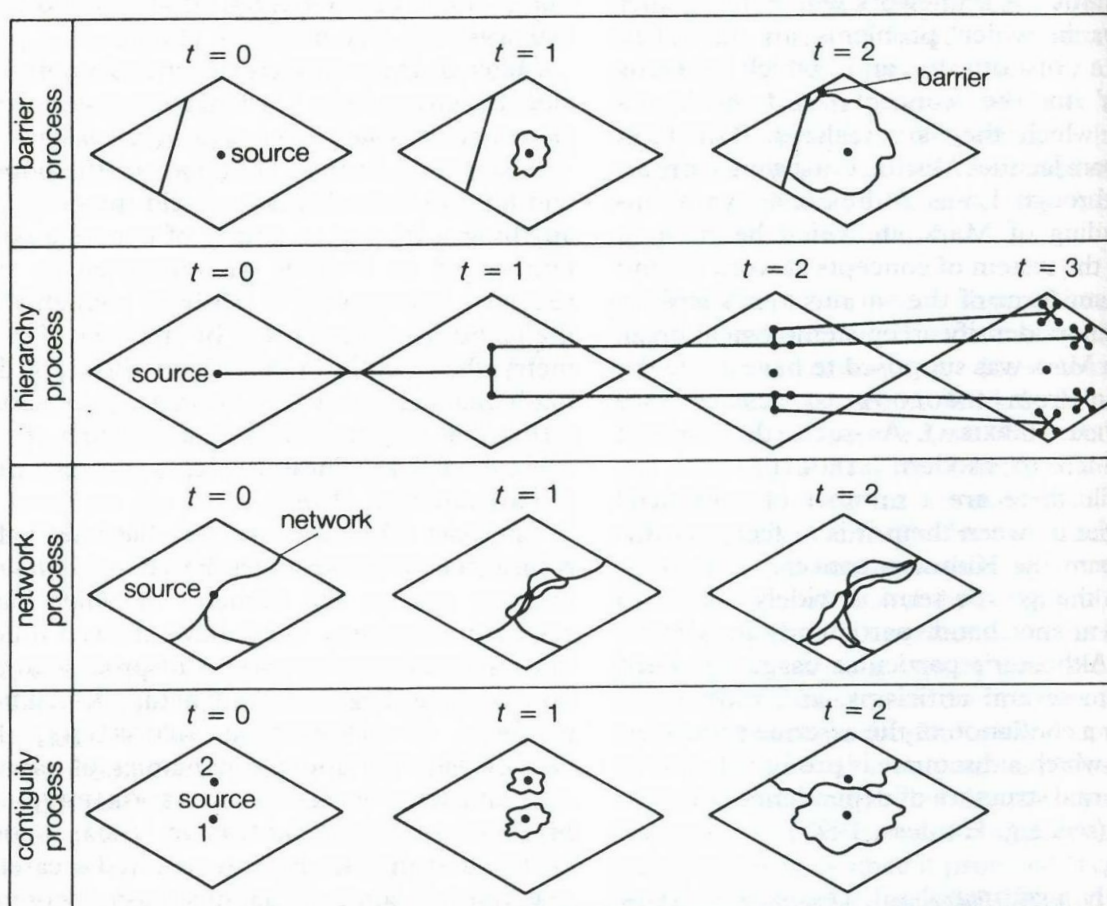
O traçado das infra-estruturas é um dos elementos considerados por diversos autores como decisivos para a conformação dos territórios urbanos, associando a fragmentação à difusão das redes de infra-estruturas. Existindo um padrão de comportamento de agentes nestes novos territórios (PAGE ET AL., 2003), ele consistirá na mudança de paradigma em que a cidade como resultado de formas dominantes coligadas (dizemos nós, que produziam formas urbanas facilmente legíveis) é substituída pela cidade como palco da luta pela atractividade exclusiva (dizemos nós também, com impacto na estruturação das formas urbanas). Podemos identificar tipos de fragmentação associados a formas de descontinuidade resultantes de falta de articulação de diferentes formas urbanas no espaço e/ou no tempo. A transformação não

¹¹ Encontramos referências no Regime Jurídico de Instrumentos de Gestão Territorial à necessidade de abordar as dimensões sociais, económicas e biofísicas do território; a concepção de um modelo de desenvolvimento sustentável; a inclusão da estrutura ecológica nos espaços rurais e também nos espaços urbanos.

ocorre de forma radical, o que faz com que as discontinuidades possam resultar de formas em processo de transformação.

Neste contexto, a infra-estrutura pode assumir-se como um elemento que influencia a segregação de usos e/ou que pode ser um elemento estruturante dos mesmos. No primeiro caso, a infra-estrutura interfere sobretudo na definição da forma externa, ao passo que no segundo caso pode influenciar a forma interna. Um elemento-barreira tende a delimitar a ocupação, ao passo que um elemento estruturante tende a gerar ocupação em seu torno. Estas duas funções podem ser simultâneas no tempo ou surgir em momentos diferentes. Neste último caso, uma pode anular a outra ou gerar-se uma coexistência. A infra-estrutura afirma-se como um factor de fragmentação territorial e com efeitos ao nível da forma urbana. A fragmentação territorial ocorre em função do seu traçado mas também em função da sua especificidade. A forma urbana torna-se por si só um elemento de fragmentação do território, sendo a falta de articulação entre formas urbanas um potencial factor de discontinuidade.

FIGURA 3.4 – PADRÕES ESPACIAIS PRODUZIDOS AO LONGO DO TEMPO SEGUNDO DIFERENTES PROCESSOS: BARREIRAS, HIERARQUIA, REDE E CONTIGUIDADE, SEGUNDO BENNETT (1978)



(FONTE: AA. VV., 2000)

Aparentemente os elementos estruturantes têm lugar na periferia. Esta é a ideia que se pode retirar da afirmação de Borja (BORJA ET AL., 1997) ao referir as condições que as áreas

metropolitanas necessitam para a instalação de tecnopólos: uma grande diversidade de formas; à margem da estrutura urbana da cidade tradicional; em continuidade histórica com importantes centros de poder económico, científico e político, próximo dos subúrbios de maior qualidade e prestígio social. O padrão de surgimento deste tipo de ocupações, refere Borja, baseado em *Las tecnópolis del mundo* de Manuell Castells e Peter Hall (1994), não obedece a critérios de continuidade espacial.

CAPÍTULO 4 – Síntese orientadora de abordagens empíricas

4.1 Síntese de conceitos

Nos capítulos precedentes criámos um referencial para a definição de discontinuidades (capítulo 1), procurámos uma explicação para as mesmas (capítulo 2) e posicionámo-nos perante os princípios de organização espacial (capítulo 3).

Destacamos neste momento de síntese da abordagem teórica que vimos de realizar, com vista à orientação de abordagens empíricas: a importância da transição entre territórios urbanos, uns a que chamamos unanimemente cidade e outros sobre os quais raramente existe consenso sobre como nomeá-los. Pipo Ciorra chama a isto a relação entre cidade e paisagem (CIORRA, 2000), presumindo-se a paisagem como o fundo (cada vez mais complexo e diversificado) sobre o qual repousa a forma (da cidade tradicional, compacta, antiga e recente). Destacamos neste autor a necessidade do recurso a novas técnicas de intervenção no território, assumindo técnica como a capacidade de identificar escalas e instrumentos de intervenção urbana. A relação das infra-estruturas com a paisagem, a relação dos espaços abertos com a construção, as novas relações entre a habitação e o espaço público constituem preocupações a este nível.

Os valores através dos quais decidimos abordar a discontinuidade do ponto de vista teórico permitiu-nos constatar que a falta de unanimidade na percepção destes valores se pode afirmar como um factor de discontinuidade. A perseguição de determinados valores pode conduzir-nos em diferentes direcções: a urbanidade é associada para alguns com a continuidade construída; por outros com a vivência gerada pela coesão de determinados grupos sociais; por outros ainda com a densidade ou com a mistura de usos. Revisitamos neste momento de síntese os objectivos ao nível do ordenamento do território do ponto de vista do Esquema de Desenvolvimento Europeu Comunitário (EDEC). O controle da expansão física das cidades deixa implícito o reforço da densidade (ou no mínimo a recusa da dispersão), a mistura de funções e de grupos sociais apela claramente à mistura de usos e ambos têm na óptica atrás referida uma relação com a urbanidade. O uso inteligente dos recursos e dos ecossistemas urbanos, a acessibilidade por meios de transporte eficientes e amigos do ambiente e a conservação e desenvolvimento dos recursos naturais e culturais como três objectivos fortemente associados à ecologia, com este último novamente relacionado com uma das vertentes associadas à urbanidade. Um outro risco decorrente de leitura que fizemos destes valores normalmente associados à cidade tradicional é o de os esforços feitos para os prosseguir poderem ter efeitos perversos no território. Estes riscos decorrem da possibilidade de abordagens ultra-especializadas desligadas do espaço urbano. Podemos dar como exemplos um enfoque não articulado com outras questões urbanas na área das tecnologias de informação e de comunicação ou na das infra-estruturas mais clássicas do território.

Apercebemo-nos nas leituras efectuadas que a infra-estrutura tem um efeito catalisador da expansão urbana. Este facto, combinado com as mudanças de paradigmas ao nível do

planeamento analisadas, faz com que em casos em casos extremos, mas cada vez mais vulgares a infra-estrutura em vez de constituir a armadura que suporta a estrutura da cidade, substitui essa mesma estrutura. A perda de peso do Estado, a indefinição dos planos em termos de soluções físicas e a perda de importância do desenho são aparentemente o ambiente ideal para que a cidade resultante da combinação de forças dominantes dê lugar ao território como palco da luta pela atractividade exclusiva, metamorfose referida por Page e Philips (PAGE et al., 2003). A negação da importância do papel do Estado no ordenamento do território traduziu-se assim na perda de controle primeiro sobre o desenho da habitação, elemento fundamental da forma da Cidade e mais tarde sobre o desenho dos elementos estruturantes dessa mesma Cidade.

Extrapolando este processo para o caso da AML, encontramos correspondência da primeira fase, a da perda do controle do desenho da habitação (tanto através da produção legal como da ilegal), no crescimento suburbano que teve o seu apogeu nos anos 70 do século passado. Segue-se uma fase de alargamento destas áreas de suburbanização para locais progressivamente mais afastados dos principais corredores de infra-estruturas de transporte público. O processo culminou com a pulverização dos elementos tradicionalmente estruturantes da cidade tradicional até aí localizados na cidade de Lisboa e nas sedes de concelho dos municípios envolventes, fenómeno que se afirma nos anos 90 do século passado. A primeira década deste século corresponde a uma consolidação deste processo.

A crise da estrutura no caso de Milão, abordado por Federico Oliva (OLIVA, 2002), é elucidativa de como a pouca intervenção do Estado no planeamento pode gerar espaços desinteressantes do ponto de vista metropolitano, com uma estrutura frágil de ligação com a cidade envolvente, garantida ainda assim pelos poucos elementos resultantes de investimento público. Para Oliva, uma questão fulcral do processo reside na ausência de articulação de escalas de planeamento. A crise do desenho em Portugal é patente em eventos como o “A cidade para o cidadão” promovido pela Ordem dos Arquitectos com o objectivo de discutir algo que há algumas décadas atrás seria indiscutível: o papel do desenho no planeamento.

Creemos que parte das razões que levam às descontinuidades resulta do falhanço de vários modelos relacionados entre si, mas ainda assim distintos uns dos outros. Quando se fala em território a literatura tende a associar as experiências do passado recente ao Movimento Moderno. Sendo certo que estamos a falar da corrente predominante no século XX é também certo que na esmagadora maioria dos casos a sua aplicação foi parcial e assistimos a resultados desvirtuados relativamente ao que era a ideia original. O momento de reflexão em que nos encontramos resulta do falhanço de vários modelos, associados entre si. Por um lado, o do modelo de organização de cidade inspirado no Movimento Moderno, só parcialmente posto em prática, e por outro lado o de um modelo de organização da produção, base da economia, conducente à especialização, à concentração com vista a gerar economias de escala. Aldo Rossi, um dos autores tidos como referência da crítica do Movimento Moderno aborda (ROSSI, 1977) encara estas transformações como resultado do surgimento da cidade industrial. Apesar da mudança de paradigma que culminou na flexibilização da produção que

designamos por pós-fordismo, é no período anterior que encontramos a base territorial da cidade actual. As grandes cidades compostas por centros financeiros, cinturas industriais e extensos subúrbios eram servidas por um sistema de transporte público de massa sustentado pela escala da procura.

No período seguinte este tipo de base territorial acomodou as transformações económicas gerando alterações na cidade existente e conquistando novos espaços até então não urbanos. Assiste-se a alterações nos centros consolidados motivadas por reorganização empresarial, mas também pelo combate à “desertificação”, assiste-se ao esvaziamento das áreas industriais e à reconversão das periferias. Este ciclo urbano é acompanhado por uma evolução de estrutura territorial e por mudanças significativas em estilos de vida. O crescimento rápido e a sobreposição de camadas de cidade num período tão curto aparenta ser do nosso ponto de vista a principal razão para o facto de estarmos a tratar o tema das discontinuidades, mais do que o tão aclamado falhanço ou crise do Movimento Moderno. Do nosso ponto de vista e num momento de conclusão desta primeira parte da dissertação os autores que vimos de analisar são confundidos com a crítica do Modernismo, mais do que se encontram directamente associados a ela. A escala do bairro, a escala humana tem sido vista como um remédio contra os males da Grande Cidade, em vez de nos focarmos na transição da Grande Cidade para a Área Metropolitana, processo com profundos impactos na dimensão, composição e estruturação dos novos assentamentos urbanos.

Mais do que esta primeira geração em que destacámos nomes como Aldo Rossi, Christopher Alexander ou Kevin Lynch, é num segundo momento que emerge a crítica aberta ao Modernismo. Encontramos em Leon Krier, Oriol Bohigas, Rem Koolhaas ou de Bernard Tschumi, posições quase estranhamente comuns face às periferias. Krier, encontrando nos novos territórios as razões para um anti-modernismo que nos arriscaríamos a designar de quase primário; Bohigas, advogando a impossibilidade de nessas áreas florescer qualquer tipo de urbanidade; Koolhaas, focando-se no efeito redentor que a sua intervenção poderá ter nestes espaços e Tschumi defendendo a indiferença táctica face a estes contextos. Como a cidade se alterou e deu lugar a territórios descontínuos, heterogéneos e díspares na dimensão e na estrutura funcional, as soluções advogadas demasiado coladas à imagem da cidade tradicional são também elas alienígenas só vindo aparentemente aumentar a falta de legibilidade e de sentido destes espaços.

O esvaziamento ideológico de toda esta discussão, a nosso ver saudável na procura de novos paradigmas, pode ser retirado de um dos discípulos de Christopher Alexander, expoente da primeira geração que mencionámos atrás. Nikos Salingaros transporta-nos para uma leitura da cidade a partir da relação entre pares de elementos que a compõem para advogar a necessidade de nos focarmos na sua conjugação (SALINGAROS, 2000). Esta é, a nosso ver, uma das mais recentes propostas práticas que nos podem conduzir à identificação e tratamento de discontinuidades. Retemos dela a necessidade de garantir que os elementos que compõem a cidade possuem uma suficiente porosidade que garanta a sua articulação.

Do ponto de vista antropológico o grande contributo que nos chega decorre da abordagem dos novos espaços resultantes da alteração dos padrões (com uma maior diversificação de trajectos) e das condições (com uma maior rapidez nas deslocações) de mobilidade. A alteração profunda destas condições no que diz respeito às redes de lugares levou ao cunhar da expressão “não – lugar”. A organização da cidade passa a ser dominada por elementos da escala supra – local, alargada, metropolitana. A hierarquia de espaços tendo no topo os elementos gerados em torno das grandes acessibilidades vem alterar aspectos fundamentais do ponto de vista da estrutura do território. Um conjunto de elementos ultra-especializados mas geradores de grandes fluxos surgem como elementos mais fortes num território em que por oposição se assiste à fragilização das estruturas urbanas de menor dimensão e mais integradoras da diversidade de elementos que compõe a cidade.

Lições como a que se pode tirar de Las Vegas no início dos anos 70 do século passado (VENTURI et al., 2000) mostrou que quando a estrutura urbana enfraquece, reduz-se ao mínimo essencial para a sobrevivência da cidade e a rede viária passa a ser o elemento básico com o qual os elementos construídos se relacionam, sendo a relação dos elementos construídos entre si a primeira a estar em risco. Em termos de forma urbana, se a considerarmos para além da forma física, rapidamente podemos ver como o enfraquecimento da relação entre elementos construídos próximos tem implicações na baixa relação entre os seus ocupantes. E estes espaços, que se afirmam pelo seu carácter disjuntivo, geram uma menor necessidade de espaços de encontro, eles mesmos despindo-se do valor simbólico de que por vezes se revestem na cidade tradicional.

A forma urbana como valor associado à composição social é tida por David Harvey como um factor determinante para distinguir cidade de urbanização (HARVEY, 1996). A dinâmica social, a capacidade de inclusão e a complexidade são vistas como características da cidade, ao passo que à urbanização Harvey associa o crescimento demográfico, a exclusividade e a simplicidade do espaço. Sem reunir as condições para falarmos de cidade, não estaremos em condições de falar de forma urbana como um valor de sinal positivo.

A diversidade formal como questão crítica para a forma urbana esbate-se quando analisamos autores como Bernardo Secchi, recorrendo aos cinco tipos de forma por Tatarkiewicz (SECCHI, 2003), ou a Thomas Sieverts. Estes autores, sem questionar a importância dos diferentes traçados da cidade, procuram salientar o facto de que a relação entre o edificado e o espaço livre se alterou de tal forma que o tratamento dos novos territórios não se esgota na relação mais frequente com que se aborda a cidade tradicional enquanto uma forma sobre um fundo. O alargar do conceito de forma urbana para outras dimensões que não só a geométrica fornece a nosso ver uma nova perspectiva sobre os diferentes traçados urbanos. Encontramos no entanto um ponto comum entre os diferentes autores analisados. É frequente a oposição ou se preferirmos o destaque dado à família dos traçados de padrão ortogonal face aos restantes tipos de traçados.

Com base no atrás descrito, podemos associar as descontinuidades à falta de articulação a diferentes níveis. Escalas e formas de adequação de espaços à dimensão humana, formas de

abordar a diversidade arquitectónica, densidades, formas de interacção social, mistura de usos, relações entre espaços construídos e não construídos e culturas constituem o conjunto de questões que será, de acordo com os autores analisados, condicionador da urbanidade.

Outro conjunto será, de acordo com os mesmos autores analisados, condicionador da centralidade: representação de poder, simbolismos e espaços geográficos, níveis de inovação tecnológica, estruturas hierárquicas e graus de especialização, cidade em árvore e cidade em semi-retícula, novas e velhas relações centro/periferia, níveis de legibilidade e limites externos das periferias.

Por outro lado, encontramos ainda relação com formas de urbanidade, manifestações de novo urbanismo, preços de solo, actividades no espaço público e semipúblico, níveis de protecção da natureza, manifestações materiais, visuais e sociais, formas de protecção da envolvente, níveis de qualidade, graus de especulação ao nível habitacional, níveis de mistura de usos, graus de legibilidade, afectações ao paradigma da baixa densidade, formas de avaliar o ambiente construído, abordagens geográficas e técnicas de avaliação através da medição e da percepção. Este grupo de questões será, de acordo com os autores analisados, condicionador da densidade.

Já os padrões de deslocação de pessoas, formas de urbanidade, tipos de tráfego, de escalas, de polarização, de mercados fundiários, tolerâncias de uso, tipos de tráfego automóvel, formas de circulação pedonal e de percepção formam o grupo de fenómenos identificado como condicionantes da mistura de usos.

Por último, como condicionantes da ecologia, encontram-se as carências de espaço, disjunções e instrumentalizações dos não-lugares, combinações de fordismo e pós-fordismo, vulnerabilidades e níveis de civilização.

Um outro grupo de fenómenos, que procurámos sinteticamente problematizar, concorre para a construção do conceito de periferia: avaliações de custo e benefício nas visões metropolitanistas e anti-urbanas, visões do centro, relações entre consumo e produção, ritmos surpresa, insuficiências de formas pré-concebidas, proximidades com centralidades, imitações de imagens dos centros e destas com as envolventes, redutos dos centros e cidade transitória. A pergunta que se coloca a seguir é o que é que cada uma destas descontinuidades exige do desenho urbano em termos de intervenção e com vista ao aumento da eficácia do planeamento na mitigação dos seus aspectos negativos. A investigação procurará compreender quais destes aspectos se afiguram mais críticos ao nível do ordenamento do território, após uma selecção daqueles em que o desenho urbano como ferramenta de planeamento pode ter um contributo relevante (contribuindo como instrumento fundamental ou maioritariamente responsável pela resolução das falhas de articulação).

4.2 Premissas para a definição de descontinuidade

O termo descontinuidade é usado para designar a distribuição desigual de um fenómeno num determinado território. Várias disciplinas se encarregam deste estudo, dado que qualquer

fenómeno com expressão territorial (de ocupação, de uso do solo, etc.) tem quase sempre uma distribuição heterogénea e descontinuada. Nesta investigação a definição de descontinuidades passa por perceber os valores do planeamento recente, sendo nossa convicção que as mesmas se baseiam em simultâneo em três pilares fundamentais e nas suas negações. Daqui resulta uma boa parte das razões para ter as descontinuidades ao nível do desenho urbano como objecto de estudo.

O primeiro destes pilares está relacionado com a intervenção do Estado no desenho (enquanto autor) e execução de planos. Da incapacidade de controlar a cidade pela intervenção pública (a cidade que cresceu em torno da cidade de Brasília ou a expressão das ocupações legais e ilegais sem desenho público em Lisboa são eloquentes a esse nível) à assumida partilha de encargos e de tomada de decisões com o sector privado, assistimos a efeitos de sentidos opostos na ocupação do território. As experiências de controlo público da urbanização geraram um povoamento concentrado e faseado, acentuando o modelo de relação centro/periferia e influenciando o custo do solo; apesar disso, estes territórios tiveram um peso reduzido no total do desenho da cidade.

Esta incapacidade do Estado para responder aos ritmos de crescimento demográfico das últimas décadas do século passado fez com que começássemos a ouvir falar de planear e de urbanizar, com surgimento de parcerias público-privado e da necessidade de incluir iniciativa privada nos processos de elaboração dos planos e de os articular através da governação. E cresce a convicção de que a colaboração privada é mais do que um mal necessário para a conformação da forma urbana. A noção de urbanidade ganha expressão enquanto resultado da coesão de grupos sociais, dissociando-se de densidade construída. A dicotomia entre mais e menos próximo de um centro esbate-se, porque as próprias regras de desenho do espaço se alteram com a perda de controlo público sobre “o que se faz” e “onde”. Este conjunto de circunstâncias reflecte aquilo a que chamaremos a negação do Estado; ao resultado da afirmação e da negação do Estado chamaremos descontinuidades.

O segundo destes pilares resulta de um modelo de planeamento associado quase exclusivamente ao Plano-Documento, incólume ao tempo e insensível às transformações. Em períodos da história do planeamento urbano privilegiou-se o plano enquanto documento; noutros períodos, o documento enquanto elemento estático perdeu peso para o processo enquanto factor dinâmico, o que permite que se vá moldando às diferentes realidades com que a sociedade se depara.

David Harvey aborda a relação entre o plano e o tempo, distinguindo a Cidade do acto de urbanizar e centrando a atenção, do nosso ponto de vista, na produção do espaço desfasada do tempo e como resultado de processos sociais (HARVEY, 1989). Relativamente ao resultado final da sua aplicação, gerou-se a convicção de que para o que o plano deixava por resolver, o projecto encarregar-se-ia de encontrar soluções. O autor do plano, no passado mais do que no presente, estabelecia a ponte aparentemente perfeita entre o planeamento e a arquitectura, ao desenhar as soluções para o não resolvido e/ou ao firmemente acreditar na procura de soluções de qualidade. A grande mudança ocorreu ao nível dos instrumentos: encontramos

evidências recorrentes da diversificação de meios e do desaparecimento da singularidade dos planos. Isto deve-se, a nosso ver, à importância dada à implementação dos planos quando esta começa a tornar-se num problema. A este conjunto de conceitos que reflectem mudanças chamaremos negação do Plano; à combinação de elementos resultantes da afirmação e de elementos resultantes da negação do Plano chamaremos descontinuidades.

Por último, surge a apologia do modelo de zonamento monofuncional. A tentativa de resolver os conflitos de uso, quer novos, quer herdados. A coesão do todo ou a forma de resistir a esta fragmentação baseava-se na técnica como suporte de uma rede de infra-estruturas eficaz que garantisse o bom funcionamento da segregação funcional. E a partir daí desenhava-se todo o modelo de organização, mas também formal, da cidade. Christopher Alexander marca, e arriscaríamos dizer que inaugura, com “A Cidade não é uma Árvore”, a crítica à estrutura “artificial” das cidades modernistas. A primeira grande mudança ocorreu ao nível das regras para a ocupação do território: a monofuncionalidade já foi uma virtude e hoje defende-se a mistura de usos; a baixa densidade surgiu como resposta ao congestionamento das redes e hoje é vista como risco para a garantia dos limiares mínimos dessas mesmas redes, para a ecologia (ou economia do ambiente, como definida no século XIX) e para a urbanidade. Neste contexto, ao conjunto de conceitos que usamos para medir as mudanças chamaremos negação do desenho e ao resultado das mudanças na forma de aplicar estes conceitos chamaremos descontinuidades.

Encontraremos adiante contributos importantes ao nível dos elementos componentes do espaço urbano e da forma do edifício em Kevin Lynch e Aldo Rossi. Os contextos de trabalho destes dois autores variam, mas partilham a importância que dão à legibilidade. Vários autores relevam a análise tipo-morfológica como instrumento de trabalho (Leon Krier, Nuno Portas e Oriol Bohigas) ao ponto de quase se confundir com a forma urbana. Confusão que Bernardo Secchi procura esclarecer e que aqui também abordaremos. Quase sempre são arquitectos (Koolhaas, Tschumi) quem usa o desenho (aqui traço) como instrumento de investigação para encontrar vias alternativas às diferentes declinações da cidade tradicional e da cidade modernista.

A visão resultante destes três pilares articula-se com planos que orientaram os crescimentos urbanos nas últimas décadas e que seguiram e negaram os três princípios enunciados, ainda que a realidade teime em não os seguir totalmente e apesar de algumas concretizações terem sido mais bem sucedidas que outras. Porventura pela coexistência da afirmação e negação de modelos não ser estanque no tempo e no espaço, resultam as descontinuidades urbanas. Pela via teórica, os planos mudam lentamente, em resultado da contestação ao modelo em vigência. A crítica ao planeamento faz-se pela apresentação de alternativas à situação atrás descrita: apela-se à mistura de usos por oposição à segregação; defende-se a participação dos agentes, o partenariado público-privado e uma atitude de colaboração no planeamento em complemento ao papel isolado do Estado; destaca-se o papel do processo para lá do plano.

Com efeito, a simultaneidade da defesa e contestação da acção do Estado, da defesa e contestação do Plano-Documento e da defesa e contestação da segregação funcional têm uma

tradução territorial que identificamos com as descontinuidades que propomos aprofundar. Temos assim uma primeira definição, ainda lata, das descontinuidades como conceito analítico: podemos encontrar as descontinuidades urbanas analisando as diferenças de paradigmas que estiveram na origem dos desenhos das cidades; analisando os diferentes modelos de infra-estruturação e desenho do território como actividade pública ou aberta à sociedade, como actividade estanque no tempo ou atenta à necessidade de adaptações tão constantes que, em última análise, podem levar a pôr em causa a própria figura de plano.

O planeamento urbano, para além de dever responder às questões específicas de cada local, tem necessariamente que garantir o cumprimento de metas a atingir, sendo que ao longo desta investigação nos temos preocupado com aquilo a que chamámos paradigmas de planeamento: o policentrismo; a estrutura territorial ecológica e a continuidade do espaço público. Temo-nos deparado nos casos analisados com diferentes tipos de espaço público, que se apoiam em grande medida em diferentes tipos de estrutura viária.

QUADRO 4.1 – RELAÇÃO INTER-TERRITORIAL DE POLICENTRISMO, ESTRUTURA ECOLÓGICA E CONTINUIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO

METAS / ESCALAS	VIA RÁPIDA	RUA / AVENIDA	CAMINHO	ACEIRO
POLICENTRISMO	X	X / O	O	O
ESTRUTURA TERRITORIAL ECOLÓGICA	O	X	X	X
CONTINUIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO (X – RELAÇÃO FORTE; O – RELAÇÃO POUCO IMPORTANTE)	O	X	X / O	X / O

Reflectindo o papel que cada um dos elementos que compõem o sistema viário pode ter no cumprimento destas metas, verificamos ser o espaço tradicional da via rápida, e por vezes da rua/avenida, aquele que surge mais frequentemente associado ao policentrismo, dado que este se apoia na garantia de boas acessibilidades. Mas um policentrismo apoiado exclusivamente em vias rápidas torna-se num elemento contraproducente para atingir os outros dois paradigmas. Estes, por dependerem da permeabilidade do espaço encontram na rua/avenida o seu território preferencial. O caminho e o aceiro, que se afastam gradualmente das tipologias urbanas tradicionais, mas que nos territórios para-urbanos estão presentes em quantidade significativa, apresentam escala e tipologia de uso compatível com a estrutura ecológica e continuidade do espaço público, mas relativamente a esta última observa-se uma falta de densidade de ocupação que lhe pode ser prejudicial.

É impossível dissociar a discussão da forma urbana da escala dos elementos que a compõem. Primeiro porque os elementos que consideramos de escala local e de escala metropolitana são de facto e em grande medida elementos que combinam estas duas características. Em segundo lugar porque uns dos elementos associados à escala metropolitana, normalmente designados não-lugares, raramente são encontrados em “estado puro”, combinando características comuns ao lugar antropológico (AUGÉ, 2002).

O planeamento urbano tem procurado lidar com a questão de estrutura através de várias abordagens, procurando definir a dimensão “certa” da cidade. A relevância deste tema acentuou-se com os crescimentos urbanos em “mancha de óleo”. Já aqui abordámos alguns

modelos criados para fazer face às novas necessidades de crescimento. Relacionadas com o Movimento Moderno, enunciámos um conjunto de experiências: a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, ou, recuando no tempo, a *Ciudad Linear* de Soria y Mata para Madrid ou, avançando no tempo, a *Unité d'Habitation* de Le Corbusier para Marselha. A presença da dimensão humana em todas elas é uma constante, podendo-se afirmar que o que varia é a sua concretização em termos de parâmetros urbanísticos. Entre o contínuo e o descontínuo ou entre o denso e o disperso, as formas encontradas têm obedecido a paradigmas que oscilam entre a valorização da vida colectiva e a afirmação da liberdade individual, com todas as variações intermédias que o planeamento urbano tem conseguido encontrar. Nestas abordagens, o que se está tentando é identificar a dimensão em que faz sentido a cidade ser contínua.

PARTE II – ABORDAGEM EMPÍRICA DOS CASOS DE ESTUDO

CAPÍTULO 5 – AML

5.1 Visão global

Ao abordar a evolução do tratamento das discontinuidades no território urbano da cidade de Lisboa e da sua área metropolitana pretende-se explicitar como a intervenção pública na abordagem das discontinuidades foi gradualmente deixando de apresentar soluções, e mesmo agravando problemas, num contexto que vai do desenho ao projecto e do território sem projecto ao projecto sem plano. Para aprofundar o conceito de discontinuidade associado à falta de articulação entre diferentes ocupações territoriais, socorremo-nos do conceito de fronteira com dois sentidos: o de linha e o de mancha. O *Human Geography Dictionary* estabelece duas definições de fronteira; a distinção básica entre linha (*boundary*) e mancha (*frontier*) consiste no facto de a fronteira-linha corresponder ao elemento estático e sem espessura que separa duas realidades distintas, surgindo associada a conceitos de segregação e de exclusão em vez de inclusão; a mancha corresponde a uma faixa de terreno que separa duas realidades distintas. Este segundo conceito baseia-se na *frontier thesis*, criada em 1893 por Frederick Jason Turner (AAVV, 2000), para conceptualizar o processo de colonização na América do Norte; neste contexto, a fronteira é por definição móvel e está explícito que, cada vez que avança, transforma o território e este torna-se no seu conjunto mais diferente do território que lhe deu origem. Jackson refere o avanço da fronteira que permitiu a americanização do território, distanciando-o ao mesmo tempo da influência da Europa.

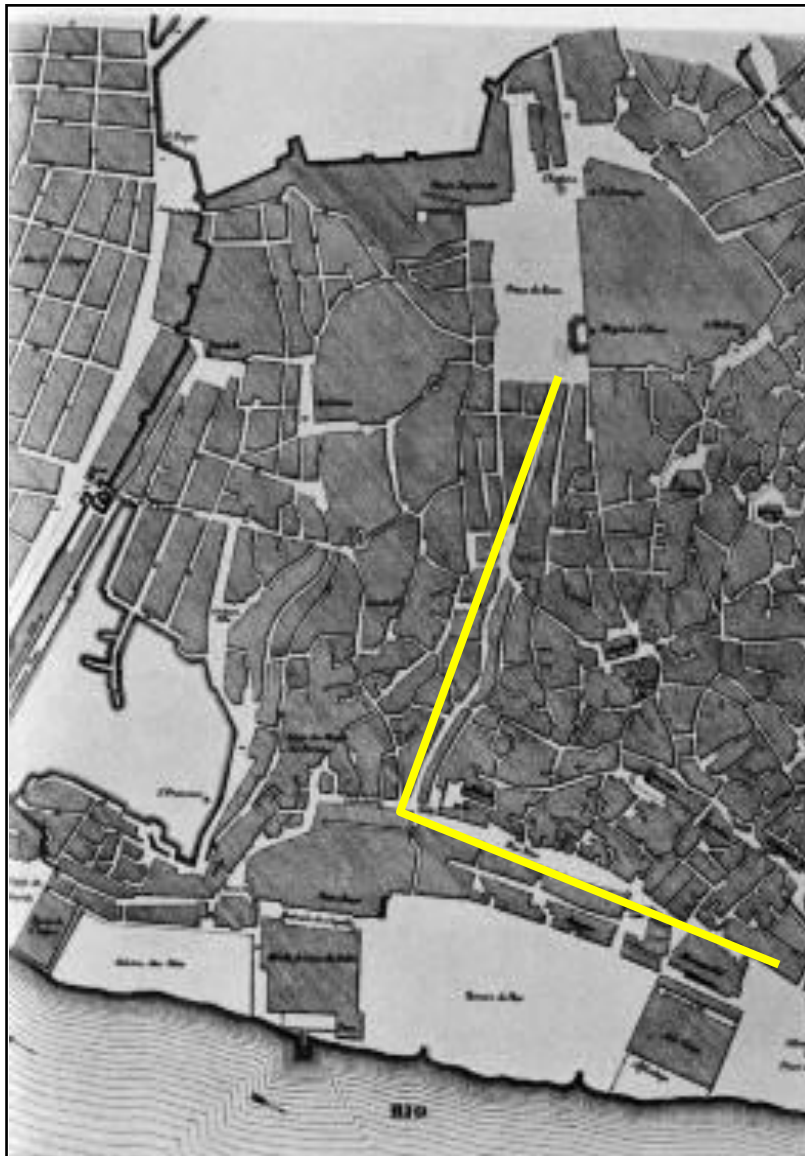
É útil reflectir sobre esta conceptualização para identificar formas de abordagem das zonas de fronteira entre formas urbanas, consoante elas se traduzam em linhas ou manchas. Trata-se de dois conceitos com implicações distintas para o território: no primeiro, a fronteira como mancha dinâmica que avança e se transforma. Enquanto forma de avançar no território, a fronteira pode ter efeitos quase inócuos (urbanização); se as fronteiras corresponderem a espaços que por razões diversas estagnem podem criar limbos dos quais dificilmente se conseguirá sair sem formas de intervenção especial. No segundo, a fronteira como linha estática que divide; a fronteira-linha poderá implicar a afirmação desse limite; a fronteira-linha pode corresponder simultaneamente ao confronto das fachadas de duas formas urbanas distintas.

Estes dois conceitos de fronteira parecem-nos válidos e úteis para a presente investigação. Em primeiro lugar porque o conceito de fronteira-mancha nos permite criar uma analogia com a expansão urbana e sua relação com o centro que o gerou. A fronteira-mancha pode ter a dinâmica da urbanização. Em segundo lugar, porque ao nível dos conjuntos urbanos encontramos muitas situações de segregação do espaço correspondentes à existência de uma fronteira-linha, mas muito poucas situações de conjuntos distintos sem uma fronteira clara. Em ambos os casos a fronteira surge associada à tensão entre conjuntos urbanos, a questões de legibilidade urbana, como adiante veremos.

A articulação de malhas e tecidos construídos: a reconstrução pombalina, a expansão do séc XIX, Duarte Pacheco e o Estado Novo

No passado recente da urbanística portuguesa podemos identificar quatro grandes períodos de criação da forma urbana: o primeiro, o pombalino, marcado pela reconstrução da Baixa de Lisboa, mas com exemplos relevantes noutras cidades portuguesas; o segundo, a transição de século (do XIX para o XX) e de regime monárquico para republicano; o terceiro, o do Estado Novo; e o quarto, o da democracia. Em cada um deles encontramos formas urbanas marcantes e formas distintas de posicionamento face às pré-existências.

FIGURA 5.1 – OS ANTECEDENTES DA CIDADE POMBALINA

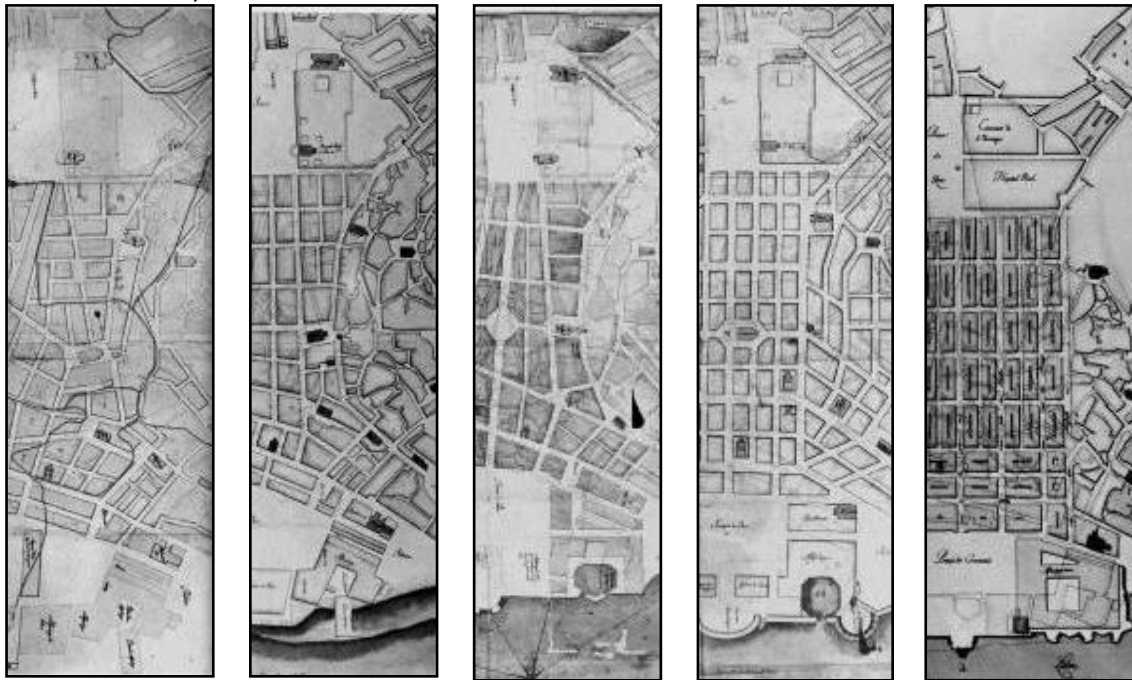


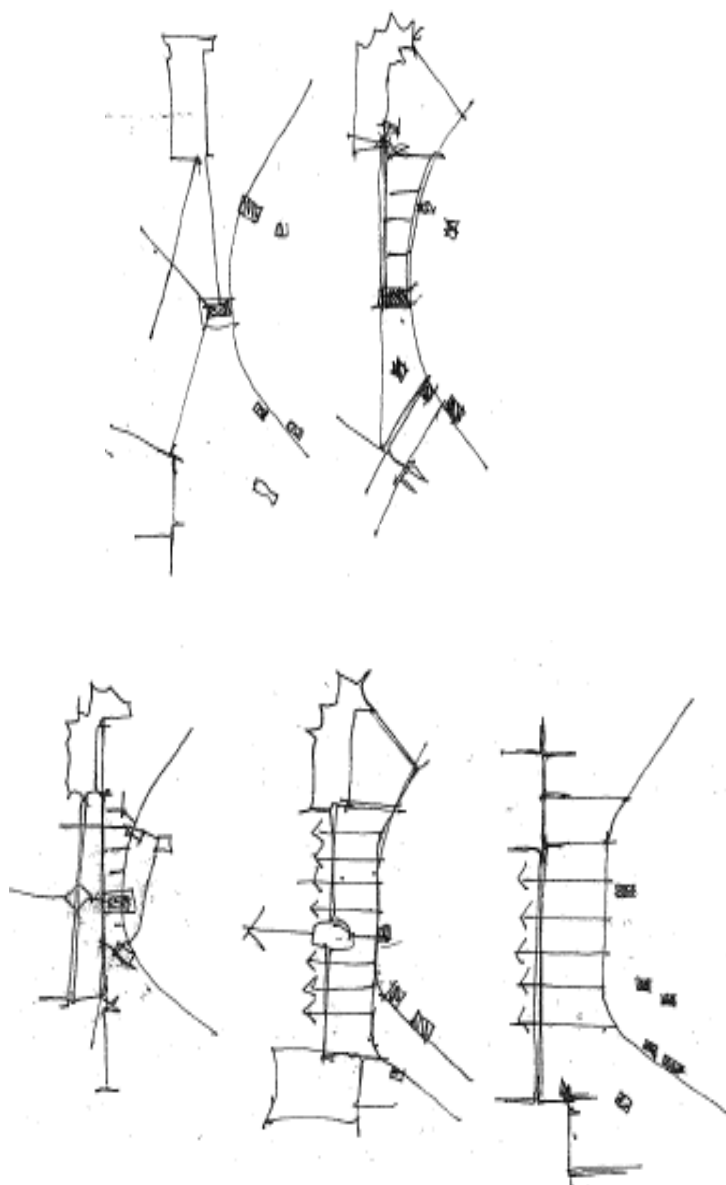
(FONTE: FRANÇA, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Em quase todos os momentos destes quatro períodos estamos perante o que usamos chamar cidade compacta. Na cidade compacta produzida para a reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755, a transição entre formas urbanas é feita através de diferentes componentes

do desenho urbano de que encontramos evidências ao nível do espaço público, do edificado e do espaço privado não construído. Cada uma destas evidências proporciona diferentes articulações entre formas urbanas. Qualquer elemento constituinte da forma urbana pode ser posto ao serviço da transição entre formas urbanas. As diferentes soluções apontadas para a reconstrução remetem igualmente para diferentes formas de abordagem mais ou menos coladas à cidade pré-terramoto e de relação com as pré-existências. No seu conjunto traduzem diferentes maneiras de abordar a descontinuidade associada ao desenho de fronteira.

FIGURA 5.2 – PROPOSTAS PARA ARTICULAR UM FACTO URBANO NOVO (A BAIXA DE LISBOA PÓS-TERRAMOTO) COM PRÉ-EXISTÊNCIAS





(FONTE: FRANÇA, TRAMENTO PRÓPRIO)

FIGURA 5.3 – LIMITES E ESTRUTURAS URBANAS NA ABORDAGEM DAS DESCONTINUIDADES

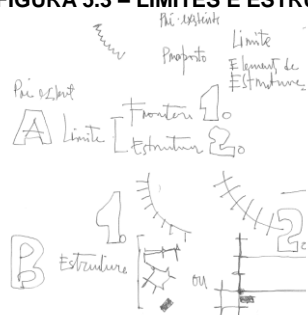
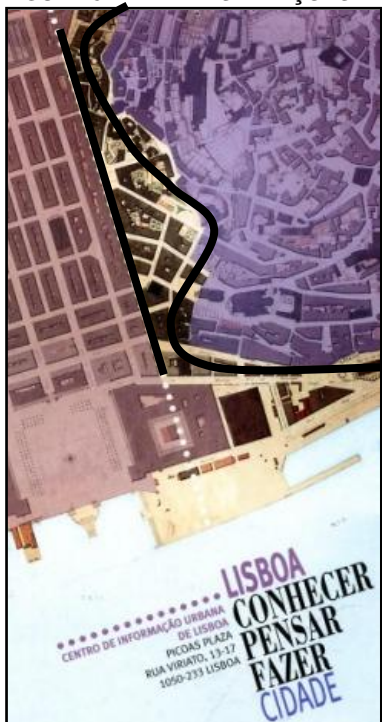


FIGURA 5.4 – REPRESENTAÇÕES DA BAIXA DE LISBOA RECONSTRUÍDA



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA)


Este facto está patente na figura que representa uma parte da cidade de Lisboa onde se condensam duas épocas da transformação: o período pré e pós-terramoto, ou período pombalino. A imagem que serve de ilustração ao Centro de Interpretação da Cidade de Lisboa é particularmente eloquente no sublinhar das diferentes malhas deste ponto da cidade, nomeadamente ao nível da forma como o espaço intermédio, resultado da reconstrução pombalina, dialoga com a regra dominante da Baixa (a poente) e com a malha pré-pombalina (a nascente). Neste período pode considerar-se que a abordagem da descontinuidade coincide em grande medida com o desenho da fronteira-linha. As soluções de desenho urbano não passam pela eliminação das fronteiras; pelo contrário, nalguns casos, como no caso do desenho da Baixa Pombalina na sua vertente de ligação à malha pré-existente, levou inclusive à criação de uma segunda fronteira-linha, dir-se-ia como forma de desdobrar ou decompor a descontinuidade. Esta opção não surge desligada da topografia. A transição em termos de malha corresponde à transição topográfica.

Ao passo que o terramoto de Lisboa serviu, segundo França (FRANÇA, 1981), muito oportunamente, o terramoto social e político estimulado por Pombal, no segundo período, o da transição de século (do XIX para o XX) e de regime monárquico para republicano, encontramos coexistência de estruturas antigas e novas. A cidade industrial deste período assimila as ocupações anteriores, não sem acautelar a hierarquia dos espaços. A situação portuguesa não é única: encontramos em Barcelona exemplos semelhantes, com a malha de Cerdà a assimilar as vilas e povoações localizadas para lá da área ocupada pelo Ensanche. A forma urbana é fruto da fragilidade do Estado, mas tem como ponto forte os traçados cuja ocupação veio a prolongar-se no tempo. A Lisboa de Ressano Garcia, com cerca de 200.000 habitantes

(RODRIGUES ET AL., 1991), possuía um perímetro urbano de cerca de 1700 hectares em que, à época do levantamento de Filipe Folque (cf. *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856 – 1858*, edição da Câmara Municipal de Lisboa, sem data; p. 15), uma percentagem de aproximadamente 20% (dados por nós apurados) correspondia a espaço urbano consolidado, com continuidade e com as características de cidade compacta. Na fase posterior de expansão de Lisboa, a das Avenidas Novas, a ocupação é feita mantendo e integrando as estruturas pré-existentes. O confronto tipológico é passado para segundo plano, ao contrário do que ocorrera no período anterior.

FIGURA 5.5 – PLANO DA ZONA A SUL DA AVENIDA ALFERES MALHEIRO, DE FARIA DA COSTA, EM 1946



 **PONTOS DE ARTICULAÇÃO ENTRE TIPOLOGIAS URBANAS**
(FONTE: LOBO, 1995; TRATAMENTO PRÓPRIO)

O terceiro período aqui focado gravita em torno das diferentes fases políticas do Estado Novo, tendo o seu ponto alto associado à figura de Duarte Pacheco (ministro e presidente de câmara da capital), não só pelos trabalhos feitos durante os seus curtos governos, mas também pelas condições legislativas, operacionais e de planeamento que legou aos mentores das décadas seguintes. Parte dos exemplos mais eloquentes encontram-se nos planos elaborados para a cidade de Lisboa sobre terrenos cuja expropriação promoveu. O Plano da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro (F. COSTA, 1946), na figura 5.5, combina tipologias e soluções urbanísticas de forma articulada: os eixos principais são estruturantes da ocupação e nunca limite entre tipologias; as transições entre tipologias urbanas fazem-se através do espaço público de estar que se destaca dos restantes, pelo seu desenho e pela sua função; por vezes esta transição não é concentrada num ponto, mas sim feita através do rodear de um grande objecto, normalmente um equipamento colectivo; integra diferentes tipos de malha urbana sem que estas resultem de uma necessidade determinada por elementos topográficos ou pré-existências.

No caso do Bairro da Encarnação (figura 5.6) a fronteira do plano é a fronteira da cidade em duplo sentido: é a fronteira-linha que o divide da envolvente e corresponde ao avançar para norte do fenómeno de urbanização. O afastamento em relação ao centro da cidade permite a adopção de maior liberdade formal, maior experimentação urbanística. A solução adoptada

representa a procura de novos modelos urbanísticos. Pode-se interpretar o desenho da periferia enquanto espaço de experimentação. Este plano mantém uma intensa homogeneidade interna em termos de desenho. A transição com os espaços envolventes faz-se através de grandes corredores arborizados (a sul e a poente)

FIGURA 5.6 – PLANO GERAL DO BAIRRO DA ENCARNÇÃO, DE PAULINO MONTEZ, 1958



(FONTE: LOBO, 1995)

A intervenção pública permitiu ainda a concretização de outras experimentações com meios técnicos, financeiros e humanos públicos ou fortemente influenciados por estes. Apresentam-se exemplos em que se compara a visão do urbanista através dos planos elaborados e o território, através de cartas militares. Os planos são apenas mais um contributo para o processo de consolidação da forma urbana, não sendo por isso suficientes para garantir a continuidade espacial. A transformação do solo ultrapassa a simples questão do cumprimento e incumprimento dos planos. Encontramos aplicações parciais dos planos, interpretação subjectiva de regras, noções de relevância e irrelevância aplicadas às mesmas regras, cenários que vão da imposição à negociação.

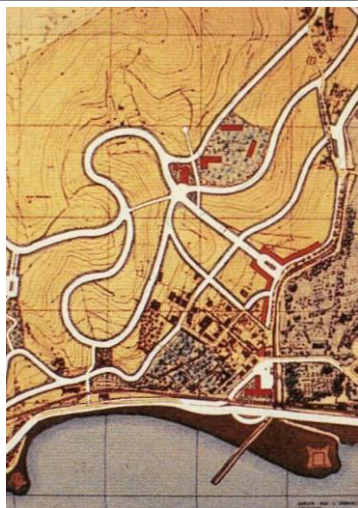
QUADRO 5.1 A – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: CARCAVELOS, PAREDE, CAXIAS E OEIRAS

PLANOS	CARTAS MILITARES – ANOS 60	CARTAS MILITARES – ANOS 90
		

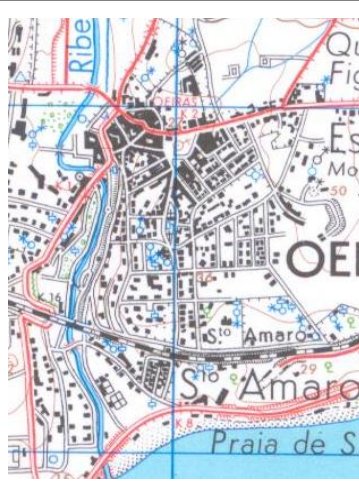
PLANO DE REMODELAÇÃO DE CARCAVELOS (ALFRED AGACHE, 1936)



PLANO DE REMODELAÇÃO DA PAREDE (ALFRED AGACHE, 1936)



PLANO DE REMODELAÇÃO DE CAXIAS (ALFRED AGACHE, 1936)



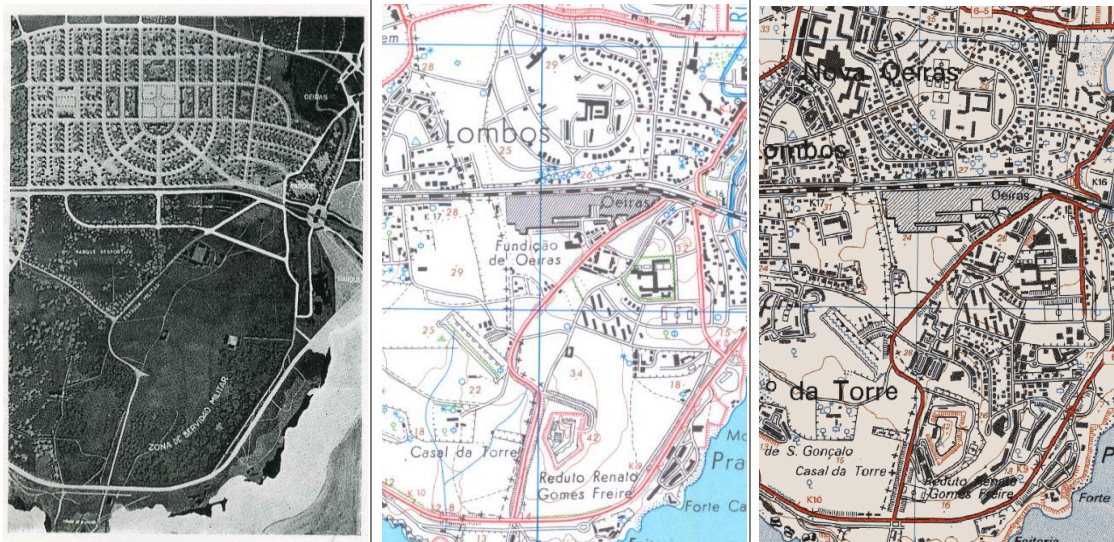
PLANO DE REMODELAÇÃO DE OEIRAS – SANTO AMARO (ALFRED AGACHE, 1936)
(FONTES: LOBO, 1995, INSTITUTO CARTOGRÁFICO DO EXÉRCITO; TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 5.1 B – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: SÃO JOÃO – MONTE ESTORIL, OEIRAS E PAREDE

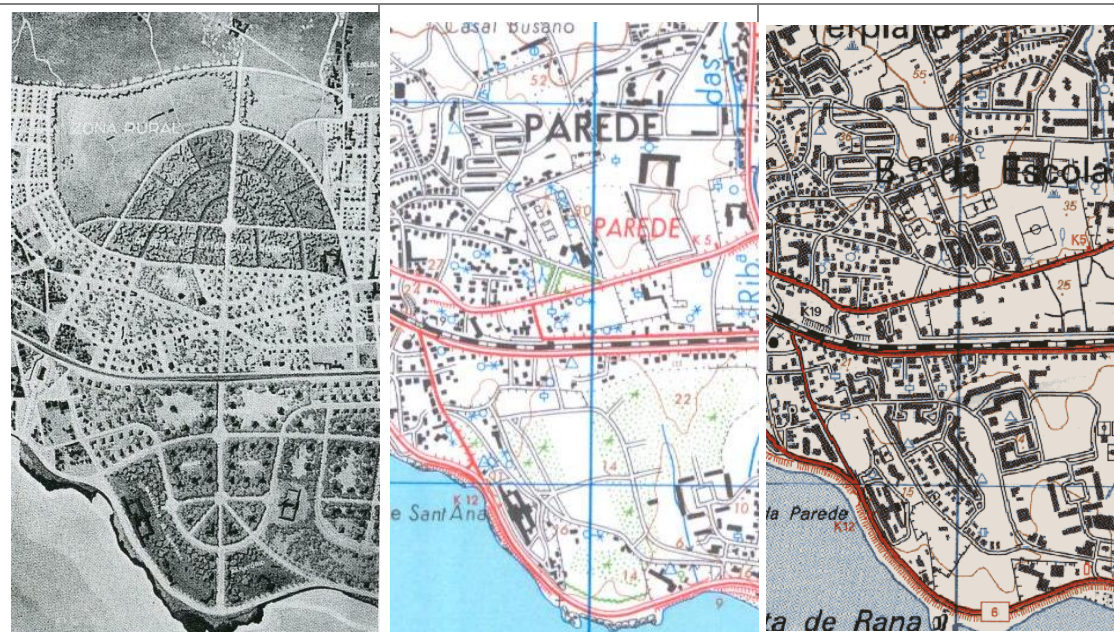
PLANOS	CARTAS MILITARES – ANOS 60	CARTAS MILITARES – ANOS 90



PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA DE S. JOÃO – MONTE ESTORIL (PAULINO MONTEZ, 1943)



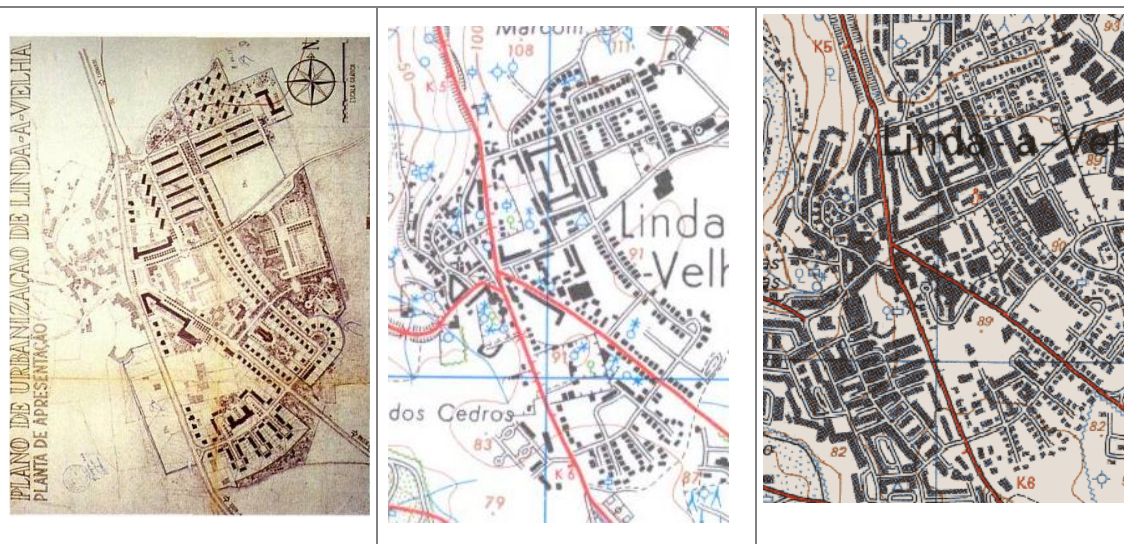
TRAÇADO DO PLANO GERAL DE OEIRAS (PAULINO MONTEZ, 1943)



TRAÇADO DO PLANO GERAL DA PAREDE (PAULINO MONTEZ, 1943)
(FONTES: LOBO, 1995, INSTITUTO CARTOGRÁFICO DO EXÉRCITO; TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 5.1 C – PLANOS E EVOLUÇÃO DO TERRITÓRIO DURANTE O SÉCULO XX: LINDA-A-VELHA

PLANOS	CARTAS MILITARES – ANOS 60	CARTAS MILITARES – ANOS 90
--------	----------------------------	----------------------------



PLANO DE URBANIZAÇÃO DE LINDA-A-VELHA (ANTÓNIO MAGALHÃES, 1955)

(FONTES: LOBO, 1995, INSTITUTO CARTOGRÁFICO DO EXÉRCITO; TRATAMENTO PRÓPRIO)

A articulação de instrumentos: os programas europeus de financiamento e o planeamento

No período mais recente, do território metropolitano destaca-se a descontinuidade na integração de instrumentos de gestão territorial: as orientações do Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT) para as políticas de ordenamento do território; o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) como instrumento charneira (na ausência de verdadeiras políticas territoriais); as múltiplas funções dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) na aproximação ao desenho urbano; a articulação entre programas (PNPOT), políticas (Expo) e planos e projectos (Expo).

As implicações de instrumentos de política nas transformações territoriais da AML foram expostas em capítulo nosso sobre o tema (Silva, 2006), focando três aspectos: a tradução das políticas espaciais da União Europeia em estratégias locais, tendo em conta a maior facilidade em preparar projectos para candidatura a fundos do que desenhar políticas em articulação com as políticas europeias e só depois preparar candidatura a fundos; a influência das políticas espaciais europeias nas estratégias locais, usando fundos europeus como forma de implicitamente implementar essas políticas; e a implicação dos instrumentos de política espacial europeia na articulação de áreas urbanas.

Na mesma publicação abordam-se três programas financiados por fundos europeus e aplicados em espaços da área metropolitana de Lisboa: Urban II, Polis e Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa (Proqual). Destacou-se na altura a importância dos fundos estruturais nas dinâmicas territoriais, através da entrada no mercado de um novo conjunto de agentes urbanos e de novas exigências para a administração. Ao nível local, a democratização permitiu: uma grande proximidade na tomada de decisões, numa primeira fase (coincidente com uma fase de mandatos políticos mais curtos também); a cobertura massiva dos municípios com planos directores municipais, embora de

forma tardia, para responder às imposições para atribuição dos fundos comunitários e começo de uma nova fase de construção de territórios (por aplicação destes mesmos PDM); a vulgarização do conceito de planeamento estratégico por via da criação do programa Prosiurb, criado para ser aplicado às cidades de média dimensão.

Este processo histórico de democratização teve também os seus impactos nessa escala inexistente a nível continental mas omnipresente em debates técnicos e políticos, de que se destaca: a dinâmica alternativa ao “não” referendário que impediu a criação de regiões através da associação de municípios em grandes áreas metropolitanas e em comunidades urbanas; o papel de “capital” raramente foi partilhado por mais de uma cidade e quase sempre recaiu sobre as antigas capitais de distrito, separando as áreas com dinâmicas mais fortes das áreas mais atrasadas. Este nível de governo que se pretendeu criar apresentou como maiores fragilidades a redução dos critérios de agrupamento à mera contiguidade territorial, o permanecer refém em termos de composição política dos resultados eleitorais ao nível autárquico e a noção de coesão territorial resumida à construção de infra-estruturas, deixando de fora a questão da habitação ou o planeamento em comum de áreas de fronteira.

Não obstante, a Área Metropolitana de Lisboa sofreu uma evolução em termos conceptuais, desde que a designação “Grande Lisboa” serviu de referência para a realização do primeiro plano nos anos 40, passando pela noção de região em plano director dos anos 60, com a criação da Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCRLVT) a apontar os limites possíveis de uma região administrativa nos anos 70, até à área metropolitana constituída nos anos 80. Apesar de esta evolução ser no sentido da constituição de uma entidade metropolitana, registaram-se um conjunto de factos relevantes, do nosso ponto de vista, para a compreensão das dinâmicas territoriais em diferentes escalas: a particular coesão da Margem Sul, reforçada pela realização de operações integradas durante os anos 80 para a atribuição de fundos comunitários (Operação Integrada para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (OIDPS) e o Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito de Setúbal (PIDDS)); a chegada do conceito de planeamento estratégico por via legislativa em 1999 aos Planos Directores Municipais (PDM); o desmembramento de Lisboa e Vale do Tejo no início do século XXI por força do *phasing-out* a que ficou sujeita a partir de 2000; e a aprovação do PROTAML em 2003. Em 2002 o INE identificou onze cidades na AML e durante o período 2000-2006 nove cidades neste território beneficiaram de fundos estruturais para programas urbanos. Em consequência do *phasing-out* em Lisboa e Vale do Tejo, ocorrido a partir de 2000, assistiu-se à concentração de 65% dos fundos atribuídos durante o período de 2000-2003 e no período de 2000-2006 a região perdeu mais de 15% do seu peso na distribuição de fundos a nível nacional. O financiamento de programas pela União Europeia, a partir do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), levou à criação do programa Polis, gerido por empresas públicas criadas pelo governo central, e os programas Urban II e Proqual, assentes em estruturas mais fortemente ligadas à administração local.

O programa Polis geriu ao nível nacional cerca de 1 milhão de milhões de euros de financiamento, na sua maior parte oriundos de fundos da União Europeia, tendo-lhe ficado

associado novas formas de gestão, pouco usuais no sector público. Baseia-se na ideia de sucesso associada à Parque Expo, que geriu a construção da Exposição Internacional de Lisboa Expo'98, tendo pretendido criar um modelo de trabalho próximo com os municípios e ao mesmo tempo com os investidores privados para a renovação urbana dos centros urbanos e a melhoria ambiental das cidades. O Polis financiou intervenções em frentes ribeirinhas e introduziu novos conceitos na renovação urbana, nomeadamente com o emblemático caso do Prédio Coutinho, em Viana do Castelo, onde se assume a necessidade de demolir para a melhoria da paisagem urbana como redução de um passivo ambiental.

O Polis foi o programa mais usado como bandeira política, tendo sido iniciado e concluído pela mesma força política (Partido Socialista) – com uma gestão intermédia, e bastante mais crítica, de dois governos social-democratas/democratas-cristãos; foi o programa que até então mais se aproximou da constituição de uma política urbana, pretendendo beneficiar de uma estreita articulação com planos estratégicos para as cidades médias e para os centros urbanos em que se inserem e tendo como referência o caso exemplar da candidatura de Lisboa à Expo'98, fundeada numa proposta do Plano Estratégico de Lisboa de 1992. Os detractores do programa Polis clamaram pela falta de participação pública no processo e pelos resultados escassos ao nível da coesão social e territorial, enquanto os seus apoiantes defenderam o efeito dominó que estas intervenções têm “naturalmente” nos territórios confinantes. Os critérios de selecção das 23 cidades e o facto de o Polis vir apoiar, em muitos casos, processos já em curso apontam mais para uma conclusão de trabalhos do que para o início de uma nova era em termos de política urbana baseada em política espacial europeia. Ao nível da AML parece ter-se perdido esta oportunidade para controlar densidades nas áreas da primeira coroa de suburbanização onde incidiu e, por outro lado, parece haver falta de coordenação entre algumas iniciativas tomadas para reforçar centros urbanos e investimentos próximos a estimular mais desenvolvimento periférico.

Outro programa, o Urban II, foi criado para vigorar entre 2000 e 2006 com os fundos atribuídos pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) e as estruturas executivas a cargo das autarquias. Com menor visibilidade do que o programa Polis, orientado para áreas centrais e com a promoção de uma imagem competitiva, o Urban II visa lidar com áreas críticas, resolver problemas sociais e lidar com problemas de desenho urbano. Na Área Metropolitana de Lisboa, o programa foi implementado em duas áreas: na área da Damaia-Buraca, no concelho da Amadora, teve um orçamento de 5,1 milhões de euros e visou integrar população oriunda de África nos anos 70 e seus descendentes; no Vale de Alcântara, no concelho de Lisboa, o programa teve um orçamento de 10,3 milhões de euros e visou controlar problemas sociais decorrentes de marginalidade sócio-económica, bem como a falta de coesão espacial de um espaço atravessado por uma série de infra-estruturas urbanas. A selecção de candidaturas pretendeu reforçar o que se poderia ganhar em termos de conhecimento para outros casos, tendo a colaboração destes programas com o Centro Português de Design produzido um relatório definindo critérios para a avaliação de projectos de espaço público.

Por último, o programa Proqual: este partiu da definição no PROTAML de áreas suburbanas críticas, abrangendo um total de 1250 hectares e cerca de 270.000 habitantes beneficiados que se distribuem por seis espaços na margem norte e quatro na margem sul da AML. Visou a valorização de áreas suburbanas em todas as vertentes que aumentem a sua independência face à envolvente, com um orçamento de 200 milhões de euros, dos quais 75 milhões são do orçamento do Ministério do Planeamento. A Baixa da Banheira e o Vale da Amoreira localizam-se no concelho da Moita, tendo a Baixa da Banheira perdido a relação com as indústrias que lhe deram origem no passado; a sua população é afectada pelos efeitos da desindustrialização, mas a proximidade a Lisboa faz das áreas envolventes oportunidades de negócio que podem aumentar a deriva destes territórios próximos. O Vale da Amoreira é um dos maiores bairros de habitação social construídos na década de 70 e veio a ser concluído para alojamento precário dos refugiados das ex-colónias. Nele é diagnosticado o excesso de espaço público, inacabado, falta de identificação dos seus moradores com o local e a utilização das ruas como espaços de lazer.

Em síntese, a questão da integração é o aspecto crucial emergente dos processos atrás descritos, entre diferentes níveis de administração, programas de financiamento da União Europeia e diferentes tipos de áreas urbanas e entre políticas de União Europeia e locais. A adaptação da administração às novas necessidades pode gerar desigualdades no tratamento de processos ao nível da gestão urbana, criando clivagens territoriais maiores, com a criação de “vias verdes” para projectos prioritários, como é o caso da tramitação de planos de pormenor para serem implementados ao nível do programa Polis ou a contratação entre sector público e privados para a implementação de projectos específicos considerados estruturantes. A perenidade de algumas estruturas administrativas pode ter efeitos positivos também, nomeadamente ao nível de apreensão de determinadas escalas, como acontece com as estruturas emergentes com a criação dos Planos de Fomento e que serviram de base às estruturas que actualmente gerem os fundos comunitários; de comum têm uma agenda que define a importância de garantir o tratamento das questões territoriais ao nível regional.

Neste contexto, Portas, Domingues e Cabral (2003) definem como aspectos críticos da governação e do planeamento a implementação de mudanças adaptadas às novas dinâmicas territoriais, melhoria da comunicação entre instituições e níveis de decisão e o estímulo de objectivos intermunicipais e mudança da prática de planeamento. A estes acrescentamos a necessidade de integrar as políticas de coordenação entre diferentes programas financiados pela União Europeia, sob pena de se estar a financiar a deriva entre dois tipos de cidade: a cidade institucional, de que se promove a imagem mais do que se estimula mudanças a médio-longo prazo; e a cidade não-institucional. Os municípios da Moita e do Barreiro emergem como um caso a estudar de dois municípios historicamente ligados pela revolução industrial, uma vez que têm recorrido sucessivamente a financiamentos por via de fundos europeus, combinando numa escala relativamente contida a aplicação dos dois diferentes tipos de programas atrás mencionados – o Polis (Barreiro) e Urban II, Proqual e PróTejo (Moita) –, não havendo nenhuma intervenção intermunicipal ao nível urbanístico.

Com efeito, as dinâmicas territoriais dos últimos 30 anos em Portugal mostram-nos (SILVA, 2006) a forte expressão dos movimentos migratórios nos anos 70; o investimento na construção de redes de infra-estruturas e os movimentos migratórios de curta distância durante a década de 80; a emergência de uma rede urbana de cidades médias, para lá das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto nos anos 90; a manutenção de uma estrutura política pouco desenvolvida para responder às novas dinâmicas; e a criação de uma estrutura técnica de nível supra-municipal para gerir a atribuição dos fundos comunitários.

O espaço público como questão-chave ao nível metropolitano

Este modelo pressupõe uma representação na comissão instaladora que gera contestação dos municípios pela sua posição minoritária. Reivindicam uma posição mais condizente com a representação de um território com dois milhões e meio de habitantes¹². A CCRLVT (2002) refere, a este propósito, a articulação dos critérios encontrados com o Livro do Ambiente Urbano da União Europeia e a Agenda Local 21, a lei de Bases do Ambiente nº 11/87 como definidora dos princípios a respeitar quando da utilização do subsolo e os factores que contribuem para a identificação da identidade local. Acrescentaríamos aos referidos (biológicos, físicos e humanos) os factores de dinâmica, que dificilmente se identificam por esta ou aquela característica estática, mas que se identificam por processos de inovação constantes. Por exemplo, a existência de não-lugares pode cruzar-se com uma dinâmica de cultura de inovação. O pioneirismo em matéria de tratamento de questões sociais (lembrando o Vale da Amoreira, o Raval da AML) e em matéria de inovação tecnológica (o Tagus Park está a procurar caminhar nesse sentido) pode ser um factor que contribui para a identidade local e que parece surgir fora dos dois factores enunciados neste documento.

Decorre do que referimos a necessidade de avaliação da dimensão dos espaços públicos, procurando encontrar uma regra que tenha relação com a especificidade dos nossos territórios. A orientação no sentido da maior dimensão, forma geométrica, relação comprimento/largura, relação da altura das fachadas, dimensão do espaço público, variação das cérceas entre os espaços de praça e os arruamentos confinantes são alguns dos aspectos que se considera deverem ser analisados (CCRLVT, 2002, p. 27). As questões dinâmicas só são abordadas ao nível da identidade quando se refere a necessidade de o projecto promover “os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local, facilitando dinâmicas sociais de apropriação do espaço”. A forma como o conceito de identidade é aqui abordado deixa de fora a questão da vulnerabilidade a que se refere Gonçalo Byrne, como intrínseca à natureza das cidades (o que, por sua vez, contraria o conceito de cidade invulnerável transmitido por Aldo Rossi e Manfredo Tafuri). Considerando que estes critérios de avaliação resultam de estratégias definidas a nível europeu, interessaria ver como outros documentos revêem este conceito (referimo-nos aqui em especial à Nova Carta de Atenas).

¹² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa para o jornal *Público* de 1 de Novembro de 2004 intitulado “Câmaras querem alterar lei da Autoridade Metropolitana de Transportes”.

A crise dos instrumentos de planeamento produzidos desde os anos 90 está patente nas prioridades que a Assembleia Metropolitana de Lisboa estabelece: a análise da situação relativa à revisão dos Planos Directores Municipais (relatórios de avaliação e expectativas criadas); como ponto de partida para o debate final das jornadas de ordenamento da AML, objectivos que orientaram a elaboração dos primeiros planos directores municipais, referência crítica à compatibilização dos PDM com outros instrumentos de ordenamento do território, objectivos municipais para o desenvolvimento sustentável do município e da região, objectivos em áreas sectoriais críticas, cooperação e relações de vizinhança para o prosseguimento de objectivos comuns, acções municipais com influência metropolitana, questões de âmbito metropolitano com influência decisiva na concretização de objectivos municipais. O quadro legislativo em causa enferma de constantes mudanças, induz tramitações lentas (nalguns casos, vários anos para um plano de pormenor, quando loteamentos com cargas superiores podem ser concretizados em alguns meses) e não contribui para terminar as expectativas de especulação de preços dos solos. A reavaliação legislativa, segundo este órgão, deveria passar pela reformulação da constituição e funcionamento das comissões mistas de coordenação dos planos, de forma a torná-las operacionais. Tal medida, entre outras, contribuiria para fortalecer o papel dos órgãos da Administração; e, em última análise, contribuiria para que, em situação de conflito, se invertesse a tendência de privilegiar as decisões em favor do direito privado¹³.

Em artigo intitulado “Planear as periferias metropolitanas” (SILVA, 2004) abordámos os diferentes discursos sobre a intervenção na cidade existente, nomeadamente o discurso sobre a regeneração urbana. A regeneração urbana é referida por Mela (1999), Hall (1996) e Salgueiro (2001) como forma de combater a desurbanização dos centros urbanos. Esta resulta frequentemente da decadência das áreas urbanas centrais ou da oportunidade de transformação de áreas com um peso institucional forte (entre eles, o militar, portuário, ferroviário, etc.). Referimos ainda que, quando este fenómeno se amplia para espaços metropolitanos, devemos acrescentar os problemas gerados pelas conurbações. As áreas urbanas decorrentes dos processos de metropolização acarretam dois tipos de fenómenos com qualidades opostas: de carácter positivo, pela apetência para a criação de pólos organizados em rede, motores essenciais para a regeneração urbana; de natureza negativa, pelas discontinuidades urbanas geradas.

Para estas tendências existem mecanismos motores da transformação, através da promoção de cidade competitiva do ponto de vista cultural/turístico¹⁴, controlando fenómenos de terciarização excessiva, atraindo novos residentes e promovendo ofertas culturais, envolvendo possibilidades de investimento para os diferentes agentes urbanos (particularmente, nos casos

¹³ De acordo com documento “Base de Discussão” do Debate Final das Jornadas de Ordenamento da AML, produzido pela Assembleia Metropolitana de Lisboa.

¹⁴ A utilização da terminologia “Área Metropolitana”, para além de traduzir um modelo territorial de ruptura, engloba sob a mesma denominação realidades distintas. À medida que as redes se vão consolidando, vão-se esbatendo os estigmas, melhorando a imagem e favorecendo a auto-estima dos lugares. Veja-se o caso de Terrassa, na Área Metropolitana de Barcelona, um dos subúrbios industriais mais desqualificados por essa actividade, em que a integração metropolitana contribuiu para melhorar a sua imagem: um resultado dessa reabilitação foi a construção durante os anos 90 de um teatro de ópera.

em que a probabilidade de promoção imobiliária é elevada; muitas operações de criação de novas frentes ribeirinhas são exemplares disso, como, por exemplo, a Expo'98 e restantes frentes ribeirinhas do estuário do Tejo). A regeneração carece de abordagem distinta nas áreas metropolitanas, relativamente às restantes áreas urbanas. No caso das áreas metropolitanas, a degenerescência é associada a processos mais lentos e menos visíveis, tais como os resultantes do abandono gradual de áreas residenciais suburbanas ao ritmo do processo de substituição de gerações. Em comum com as anteriores, só o facto de as que se situam mais próximo da área central poderem vir a ser convidativas para usos promotores de regeneração, tais como comércio, serviços e novas ofertas residenciais. O que as distingue é o facto de a maior parte delas não se encontrarem nessa situação e, por isso, dada a sua condição periférica no espaço metropolitano, terem dificuldades em encontrar elementos propulsores da regeneração pretendida, pela dificuldade de interessar agentes promotores¹⁵.

Também do ponto de vista legislativo se assistiu a transformações significativas: o Governo português estabeleceu um conjunto de medidas no programa Simplex, das quais se destacam a melhoria do conhecimento do território (M233 e M234) ao nível cartográfico e cadastral, a flexibilização de políticas, nomeadamente em áreas de REN (M231), criação de mais meios de conhecimento de planos (M241), com a criação do Portal de Ordenamento do Território, e de aperfeiçoamento legislativo (M2 e M5) ao nível da revisão, harmonização e consolidação do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) e do Regime Geral da REN. Ao longo de todo este documento a REN afigura-se como uma preocupação. Para o contexto metropolitano, a REN representa em muitos casos o vazio entre ocupações. É uma parte substancial daquilo que estava em voga designar-se nos anos 80 como “Plano Negativo”, documento que informava sobre o que não fazer, e que era considerado quase tão importante como o da proposta que nos dizia o que e onde fazer.

Nestas medidas percebe-se uma intenção de desburocratizar, mas também de tornar mais proporcional a interdição relativamente à posse da propriedade para os “afectados” por este regime. Pode-se afirmar que, encarando os territórios abrangidos pelo regime da REN como parte dos vazios, a sua abordagem assume duas formas: a da tentativa de compensar os “prejuízos” causados; a de tentar aligeirar o estatuto do mesmo.

Com efeito, o RJIGT é objecto de preocupação ao nível da flexibilização da sua aplicação em termos de alteração de conteúdos (para não deitar fora a criança com a água do banho, expressão usada pelo ministro da tutela em discurso proferido na 2ª conferência *Ordenamento do Território e revisão dos Planos Directores Municipais*, organizada pela Associação Nacional de Municípios Portugueses na Covilhã – Outubro de 2006). Uma ferramenta concorre com os planos (de pormenor): as operações de parcelamento da propriedade. Fernando Gonçalves evidencia de forma bem clara os campos de acção em que um e outro instrumentos se movem

¹⁵ Se analisarmos os diferentes tipos de agentes e transformações envolvidos no processo recente de metropolitanização de Lisboa, verifica-se que os agentes reguladores, próprios desta escala (autoridades metropolitanas) tiveram/têm uma importância comparativamente menor do que por exemplo a construção de novas acessibilidades.

e sublinha as insuficiências que actualmente o nosso quadro legal cria¹⁶. Face à dimensão do território metropolitano ocupado em resultado de loteamentos, os planos de pormenor não têm de facto qualquer possibilidade de competir com eles.

Fernando Gonçalves aponta como questões críticas resultantes da comparação entre as competências dos planos de pormenor e os loteamentos as seguintes: as disposições que estas figuras estabelecem relativamente ao espaço público; a capacidade de regulamentar o espaço público (insuficiente no caso dos loteamentos); as diferentes formas de gestão da construção das redes de infra-estruturas (expropriações relacionadas com a realização de obras de urbanização exteriores à área abrangida pelos loteamentos).

QUADRO 5.2 – CONCEITOS DE DESENHO URBANO NO DECRETO-LEI 380/99

DECRETO-LEI 380/99	VARIAÇÃO EM TERMOS DE DESENHO URBANO
PROT	IDENTIFICA ESPAÇOS URBANOS DESORDENADOS, DEGRADADOS
PDM	IDENTIFICA OS LIMITES DOS CONJUNTOS URBANOS
PU	CLARIFICA AS TIPOLOGIAS DE ESPAÇO URBANO EM TERMOS HIERÁRQUICOS
PP	DEFINE A PEQUENA E A GRANDE ARQUITECTURA

(FONTE: DECRETO-LEI 380/99 DE 22 DE SETEMBRO, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Apesar do debate em torno do planeamento de pormenor atrair crescente número de intervenientes, as variáveis urbanísticas estão na maior parte das vezes afastadas dessa discussão. A abordagem de soluções específicas e *a posteriori*, baseadas na avaliação da concretização, confundem frequentemente o desenho urbano com a “grande arquitectura” e o plano com o projecto. As discussões em torno do desenho relacionadas com Lisboa que mais envolveram a opinião pública nos últimos anos centram-se na questão do projecto e da forma e em muito pouco abordam a tomada de decisão ao nível do modelo: o elevador de acesso ao castelo de Lisboa; a “cidade da água” para os estaleiros da Lisnave na Margueira, em Cacilhas; o somatório dos empreendimentos para a antiga área industrial de Alcântara, em Lisboa.

Esta argumentação e forma de justificação das soluções são sintomáticas do tipo de discussão, fora do contexto de planeamento mais amplo¹⁷. Acerca das propostas de intervenção em Cacilhas e Alcântara o jornal *Arquitectos* reuniu as opiniões dos arquitectos José Tudella e Fernando Gonçalves¹⁸. O tema da conversa versou a construção em altura nestes dois locais. A questão destas duas propostas é analisada em função de diferentes parâmetros por cada arquitecto. José Tudella, sobre a Margueira, aborda implicitamente a questão da escala ao referir-se à proporção entre as diferentes partes; questiona as acessibilidades e crítica a hierarquia do edificado proposto face à envolvente (“mais altas do que o Cristo Rei”); elege como aspectos questionáveis da proposta, a integração, a escala e raiz, o equilíbrio, o

¹⁶ De acordo com “Projecto de loteamento ou plano de pormenor?” de Fernando Gonçalves, publicado no jornal *Arquitectos*, de Maio de 2005.

¹⁷ No início da presente década, a cidade de Madrid discutia a intervenção na capela dos Jerónimos, num dos locais mais emblemáticos da cidade. A discussão a certa altura conduziu à construção de um modelo à escala real da proposta em causa, sintomática da discussão centrada na forma física levada às últimas consequências.

¹⁸ Ver de Adérito Gravata, “As Torres e a Habitação”, publicado no jornal *Arquitectos* de Fevereiro de 2005.

confronto; o desrespeito pelo suporte topográfico, a relação com as pré-existências construídas e o programa. Fernando Gonçalves, sobre a Margueira e Alcântara, refere a escolha casuística da localização para o confronto volumétrico, e o impacto negativo que a capacidade reprodutora dessa escolha casuística representa. Ainda José Tudella, sobre Alcântara, refere o risco traumático para a memória colectiva, tal como esta se encontra registada na arquitectura da cidade; a capacidade de superar conflitos gerados pela ruptura; conflito de ordem social, uma vez que a acção edificadora pode subverter a ordem estabelecida e a dupla associação de edificar ao conceito de construir e de elevar. Ainda sobre este tema, Adérito Gravata questiona a adequação do programa residencial para a construção em altura. Estes breves comentários sobre duas intenções de intervenção que pairaram sobre o centro da AML permitem-nos perceber uma amplitude de potenciais parâmetros urbanísticos passíveis de utilização nos planos muito superior à realmente utilizada.

Depreende-se desta discussão que há necessidade de avaliar a altura do edificado no contexto da singularidade do seu significado e que a questão da construção em altura é encarada como um valor absoluto. No entanto, a altura do edificado pode acentuar a excepionalidade da forma se for contraposto com outras volumetrias. Se tal não ocorrer arriscamo-nos a ter um conjunto de formas que se anulam entre si, em que a construção em altura é uma dominante sem significado. A imagem do edifício da Escola Superior de Teatro e de Cinema da Amadora, de Salgado e Gregotti, é bem ilustrativa de diferentes confrontos: para além dos mais óbvios, os físicos/formais, podem identificar-se outros em termos de planeamento e de agentes envolvidos. Veja-se o texto crítico de autoria de Sebastiano Brandolini intitulado “Uma indicação para a periferia”¹⁹. O autor refere como virtude deste edifício o contraste com “a cidade da especulação” marcada por uma “série de volumes independentes, tranquilos, limpos” (depreende-se por oposição à envolvente, composta por volumes dependentes entre si, não tranquilos e não limpos). A eficiência da resposta arquitectónica é medida pela relação entre melhor resultado urbano (deduz-se urbanístico) com o mínimo de meios linguísticos.

Segundo este autor, o contraste resulta da fraca qualidade do tecido urbano existente, patente numa desagradável desordem, muitas vezes ignorando a topografia e a paisagem, e densidade pesada. A imagem conduz-nos a uma experiência realista, sem críticas à cidade existente da qual depende para “uma leitura baseada no contraste”. O atravessamento público do edifício é assinalado como elemento integrador do mesmo. Do nosso ponto de vista falta o elemento de contacto, de diálogo com a envolvente, que poderia ser neste caso as gradações de cor em vez da cor única e absoluta. As variáveis urbanísticas podem assim apontar para as dimensões da avaliação da qualidade da cidade, sob o ponto de vista do desenho urbano: percepção, coesão do espaço, sentimento de pertença e construção do lugar antropológico são formas de exprimir a adesão de cada indivíduo relativamente ao espaço público.

Desta forma, a dimensão do espaço encontra-se dependente da nossa capacidade para o apreendermos. A acuidade visual, o olfacto, a audição e o tacto são, e talvez por esta ordem de importância, alguns dos sentidos a que obedece a nossa apreensão espacial. As questões

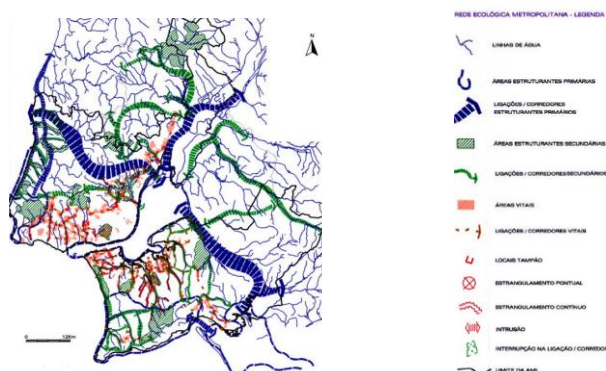
¹⁹ Publicado na revista *Arquitectura e Vida* nº 62 Julho/Agosto de 2005.

relacionadas com a dimensão do espaço resultam de relações mensuráveis em termos absolutos e em termos relativos. A diversidade funcional tem sido um argumento válido nos novos modelos de organização espacial para invocar a apropriação do espaço. ~

O território à escala metropolitana: o PROTAML

Neste contexto, a abordagem dos planos tem evoluído para uma crescente valorização dos problemas do território. O facto leva-nos a escolher o PROTAML para perceber como é vista a descontinuidade territorial através dos planos. Dos padrões de ocupação do solo definidos no PROTAML (CCDRLVT, 1995), destacam-se aqueles que potencialmente gerando descontinuidade resultam do processo de desenvolvimento metropolitano: áreas edificadas não estruturadas (a norte das áreas edificadas consolidadas da linha de Cascais); áreas edificadas desordenadas e fragmentadas (dispostas em coroa em torno dos principais conjuntos urbanos – Arco Ribeirinho, Lisboa e Cascais); áreas não edificadas em espaço consolidado; áreas não edificadas em espaço não estruturado, desordenado e fragmentado (localizadas entre os eixos suburbanos de Sintra e Cascais). O PROTAML identifica no seu documento de diagnóstico uma substancial parte das áreas urbanas como edificadas não estruturadas e edificadas, desordenadas e fragmentadas. Relativamente às áreas suburbanas, as preocupações em termos de gestão do território têm incidido essencialmente sobre os aspectos mais visíveis, associados a fenómenos sociais de marginalidade.

FIGURA 5.7 – REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA



(FONTE: CCRLVT)

Estes fenómenos e a sua notoriedade levam por vezes a associar a falta de desenho urbano com insegurança urbana e com delinquência suburbana. Alguns destes espaços têm sido objecto de acções de requalificação no âmbito de programas específicos. No entanto, o mais preocupante é a dimensão destas áreas. O PROTAML não diz como se resolve a articulação dos pólos propostos no modelo territorial com as áreas envolventes identificadas na carta de padrões de ocupação do solo, como se desenhavam os corredores ecológicos, como se resolvem as questões urbanas de cada área identificada como problema, como se resolvem os

O PROT prevê as seguintes acções urbanísticas:

“3.3. Área Urbana a Estabilizar

3.3.1. Os Instrumentos de Planeamento Territorial devem:

- a) Garantir áreas para desafogo e qualificação urbanística, assumindo as funções de espaço público não edificado, em especial na contiguidade das Áreas Vitais, acompanhando as linhas de drenagem natural. As áreas sujeitas a cheias ou alagamento temporário devem ser identificadas, assim como as situações de estrangulamento do sistema hídrico, garantindo-se a sua não afectação a usos edificados;
- b) Garantir a disponibilidade de áreas para equipamentos e infra-estruturas, promovendo as ligações viárias transversais aos eixos radiais, assim como as ligações funcionais entre os eixos consolidados de Cascais e Sintra, e o espaço intersticial;
- c) Assegurar a preservação da faixa litoral como factor de qualificação ambiental do espaço urbano;
- d) Destinar os acréscimos de novas áreas urbanizáveis ou a colmatação dos tecidos urbanos existentes para garantir situações de desafogo, redução dos índices urbanísticos existentes e criação de espaço público em especial nas áreas mais densamente ocupadas de Algés, Carnaxide e Linda-a-Velha.” (CCDRLVT, 2002; p. 122);

“3.5. Área Urbana a Estruturar e Ordenar

3.5.1. Os Instrumentos de Planeamento Territorial devem:

- a) Definir, através de diferentes UOPG, as formas de estruturação urbana, salvaguardando os valores naturais e culturais, criando remates urbanos coerentes e estáveis para as áreas de expansão e integrando as Áreas Estruturantes e Vitais da REM;
- b) Promover a colmatação das carências a nível de equipamentos e infra-estruturas nas áreas urbanas, assim como garantir a qualificação do espaço público e a requalificação urbanística do território;
- c) Concretizar os mecanismos de urbanização faseada e programada, de acordo com prioridades de crescimento, racionalidade de infra-estruturas e colmatação dos tecidos urbanos preexistentes;

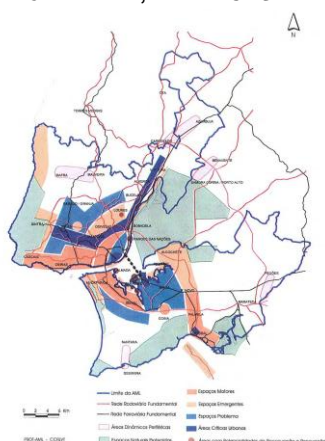
3.5.2. As Áreas Urbanas de Génese Ilegal devem ser prioritariamente abrangidas por programas de recuperação integrados em instrumentos de planeamento municipal ou intermunicipal, abrangendo em UOPG os territórios envolventes e conexos.

3.6. Área de Dispersão Urbana a Controlar

3.6.1. Os Instrumentos de Planeamento Territorial devem:

- a) Definir mecanismos que impeçam a habitação dispersa e concentrem o alojamento, designadamente segundo padrões de habitação de baixa densidade, nas proximidades de núcleos urbanos ou rurais existentes, desencorajando o fraccionamento da propriedade, regulamentando o destaque para construção e definindo a dimensão mínima da parcela edificável por categoria de espaço;
- b) Criar medidas que visem o ordenamento e estruturação do povoamento no espaço rural, a contenção da construção dispersa e o enquadramento e dinamização de actividades e usos compatíveis com as características do território e com as actividades agrícolas e florestais dominantes.” (CCDRLVT, 2002; p. 124)

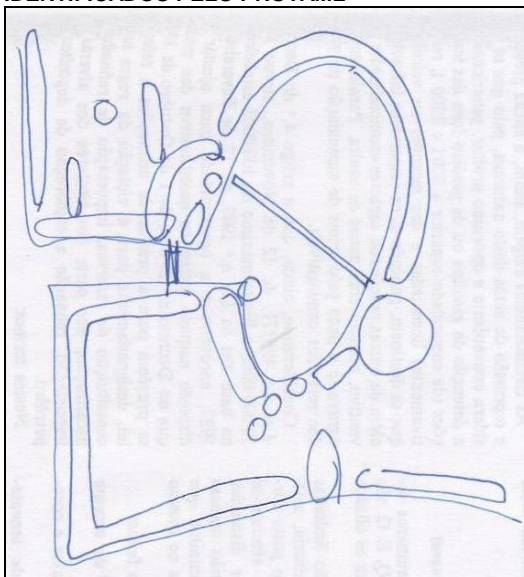
FIGURA 5.11 – AML, DINÂMICAS TERRITORIAIS METROPOLITANAS



(FONTE: CCRLVT, 2002)

São considerados elementos singulares à luz do PROTAML os espaços motores e os com potencial para o virem a ser – os espaços emergentes. São ainda mencionadas as áreas com potencialidades de reconversão/renovação. Os espaços motores reúnem características de atracção de novas actividades que contribuem para a requalificação da AML, o que os transforma em catalisadores do território metropolitano (PROTAML, p. 3293). Os espaços motores identificados pelo PROTAML são a coroa de transição da cidade de Lisboa, os eixos Oeiras-Cascais, Almada-Seixal e Setúbal-Palmela e a zona industrial e de serviços de Coima. Os espaços emergentes correspondem a áreas com potencialidade para protagonizar transformações positivas na AML. Os espaços emergentes identificados pelo PROTAML correspondem às orlas costeiras e ribeirinhas, ao espaço Odivelas-Loures, eixo Cascais-Sintra, concelhos de Alcochete e Montijo e a área de Belas. As áreas com potencialidades de reconversão/renovação definidas pelo PROTAML são justificadas pela obsolescência dos seus usos actuais aliada à sua posição central e encontram-se associadas aos antigos complexos industriais da Siderurgia, Quimiparque, Lisnave e zona oriental de Lisboa, em particular as áreas envolventes da Parque Expo.

FIGURA 5.12 – SÍNTESE DOS ELEMENTOS SINGULARES COM BASE NOS TIPOS DE ESPAÇOS IDENTIFICADOS PELO PROTAML



A figura 5.12 resume de forma esquemática a reunião das duas classes de espaços enunciadas pelo PROTAML que considerámos singulares ou com potencial para o virem a ser: espaços ribeirinhos, tanto os localizados dentro das áreas urbanas consolidadas como os localizados fora delas; núcleos urbanos em crescimento ou em transformação acentuada (na 1ª coroa suburbana da área central, no arco ribeirinho da margem sul). O esquema é elucidativo da concentração e da contiguidade destes espaços, contradizendo o efeito polarizador pretendido.

Ao cruzarmos este esquema com as divisões concelhias evidenciam-se as principais fronteiras internas destes espaços – a coroa de transição da cidade de Lisboa repartida por esta e pelos concelhos de Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e o eixo Oeiras-Cascais repartido por estes, tal como acontece com os eixos de Almada-Seixal e Setúbal-Palmela. A orla costeira e a orla ribeirinha são áreas contínuas repartidas por quase todos os concelhos da AML à excepção de Amadora e Odivelas. Os restantes espaços emergentes identificados pelo PROTAML são abrangidos pelas fronteiras interconcelhias de Odivelas-Loures, Cascais-Sintra, Alcochete e Montijo. Nas áreas com potencial de reconversão/renovação o espaço em que a presença de fronteiras é mais importante corresponde às áreas dos concelhos de Lisboa e Loures envolventes da Parque Expo. O refazer da malha à luz do PROTAML situa-se algures entre a cidade do mercado e a cidade das políticas. Poderá ser considerado como uma das vertentes das áreas a reconverter/renovar referidas atrás; a razão de as incluir nos elementos singulares resulta do facto de essa reconversão/renovação vir mencionada no PROTAML como associada à criação de novas centralidades.

Estas áreas encerram um carácter excepcional: são zonas ribeirinhas que se tornaram devolutas nos anos 90 do século XX ou já nos primeiros anos da presente década e num momento em que as novas oportunidades de investimentos em zonas centrais parecem estar na agenda das grandes cidades. Excluídas as áreas de reconversão/renovação, pode-se considerar como áreas com potencial de transformação do seu tecido os espaços designados pelo PROTAML como espaços-problema e as áreas críticas urbanas. Nestes incluem-se as áreas periféricas fragmentadas e não estruturadas, bem como as áreas centrais abandonadas: a coroa de transição da cidade de Lisboa, interstícios dos eixos Oeiras-Cascais e Amadora-Sintra, o arco Belas-Bucelas e o interior da Península de Setúbal. As áreas críticas urbanas definidas pelo PROTAML abrangem o centro histórico da cidade de Lisboa, os eixos de Algueirão-Cacém-Amadora e Sacavém-Vila Franca de Xira, passando pela zona ribeirinha de Loures, a zona habitacional Lavradio-Baixa da Banheira-Vale da Amoreira e os bairros desqualificados de Setúbal.

Essas referências do PROTAML à necessidade de refazer a malha existente incidem sobre áreas fortemente relacionadas com as áreas singulares: os espaços-problema da coroa de transição da cidade de Lisboa acompanham um espaço considerado motor; os interstícios entre os eixos Oeiras-Cascais e Amadora-Sintra correm em paralelo ao espaço motor Oeiras-Cascais.

Os vazios a defender, de acordo com o PROTAML, correspondem aos espaços naturais protegidos identificados como áreas classificadas como parques ou reservas naturais, as áreas Rede Natura 2000 e as áreas definidas em legislação específica nacional (presume-se que REN e RAN). Os vazios seleccionados como casos de estudo surgem com qualidades distintas e num dos casos são separados entre si por áreas de construção desqualificada. O vazio correspondente ao Parque Periférico previsto para Lisboa (Plano Director Municipal) tem um equivalente a norte num vazio provocado por infra-estruturas existentes e previstas – o

corredor da CRIL. A norte do primeiro e a sul do segundo situam-se conjuntos urbanos dos concelhos de Lisboa e de Odivelas.

O PNPOT

Nesta abordagem dos instrumentos de planeamento pretendemos, nomeadamente, ver como os diferentes níveis de instrumentos de actuação lidam com as tendências. O PROTAML é, de entre os instrumentos existentes para a AML, aquele que melhor se adequa à escala metropolitana, e tem, mais na teoria do que na prática passada, uma influência determinante no desenho dos planos municipais de ordenamento do território. O Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) visa criar estabilidade em termos de políticas públicas. Tem, entre outros objectivos, o de coordenação dos planos de competência da administração central e o de clarificação do quadro operativo dos planos de escala municipal através de programas de acção territorial.

Os seus padrões de qualidade remetem para o número 2 do artigo 43º do Decreto-Lei 555/99 de 16 de Dezembro (que por sua vez remete as exigências em termos de áreas de cedência em loteamentos para PMOT e PROT em vigor); para a alínea c) do número 1 do artigo 28 do Decreto-Lei 380/99 de 22 de Setembro (que faz alusão à necessidade de atingir objectivos e padrões mínimos em termos de qualidade de vida e de efectivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais); e para a alínea e) do número 2 do artigo 66 da Constituição Portuguesa (que estabelece a competência do Estado de promover com as autarquias a qualidade ambiental das povoações e da vida urbana, designadamente no plano arquitectónico). No âmbito do acompanhamento da elaboração do PNPOT, a Ordem dos Arquitectos apontou a necessidade de ser tida em consideração a Resolução do Conselho da União Europeia de 12 de Fevereiro de 2001 (2001/C73/04) e a Moção de Orientação aprovada no 10º Congresso da Ordem dos Arquitectos. A Resolução da União Europeia diz respeito à qualidade arquitectónica no meio urbano e rural. Na primeira reunião da Comissão Consultiva do PNPOT (12/11/03) foram descritos os sete grandes desafios a enfrentar nos vinte anos subsequentes e definidos os cinco princípios fundadores do PNPOT – sustentabilidade, funcionalidade, acessibilidade, proximidade e qualidade.

Das 13 opções estratégicas definidas pelo PNPOT para a região de Lisboa e Vale do Tejo destacam-se a aposta nas infra-estruturas, a importância do envolvimento e da integração de agentes privados com a administração pública, a importância das intervenções em espaços urbanos, a aposta em elementos específicos para a competitividade e o potencial (agropecuário, agrícola, de recreio, de lazer e de turismo) dos espaços rurais. Do nosso ponto de vista, destaca-se o carácter singular e estruturante da sua maior parte, sendo que as que mais directamente podem levantar questões ao nível do desenho são a falta de ordenamento das actividades logísticas, o abandono de espaços industriais, a desqualificação e insuficiência das redes de equipamentos públicos, a desqualificação das frentes urbanas ribeirinhas, a falta de integração das centralidades intra-metropolitanas, a falta de coerência dos sistemas urbanos

sub-regionais e os nós e terminais do sistema de transportes públicos sem relação privilegiada com as áreas de maior concentração urbana.

Neste contexto, o Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT) considera como orientações determinantes ao nível dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT)²⁰: o quadro de flexibilidade que deve estar associado ao carácter estratégico dos PDM; a preocupação com a gestão da Estrutura Ecológica Municipal, relação com os regimes de protecção de valores naturais; o valor tampão atribuído às zonas costeiras; o valor do território como paisagem; a preocupação com a decadência em termos urbanos; a articulação com a mobilidade e preocupação com a qualidade arquitectónica; a dispersão da construção como fenómeno a conter e requalificar; a necessidade de planos específicos para os espaços rurais; a contratualidade entre o sector privado e público. Constata-se a ausência de referência aos espaços públicos. A reacção dos agentes ao PNPOT reflecte as diferentes preocupações acerca de políticas de ordenamento do território. No caso da CCDRLVT, no parecer emitido ao PNPOT, constata-se um enfoque especial nos instrumentos financeiros. Quanto aos espaços metropolitanos municipais, o PNPOT lista os 24 problemas para o ordenamento do território de que se destaca: “5. Expansão desordenada das áreas metropolitanas e de outras áreas urbanas, invadindo e fragmentando os espaços abertos, afectando a sua qualidade e potencial ecológico, paisagístico e produtivo, e dificultando e encarecendo o desenvolvimento das infra-estruturas e a prestação dos serviços colectivos”.

O governo metropolitano

Anteriormente apontámos a afirmação e negação do Estado como uma das três causas para as descontinuidades territoriais. Na prática, algumas das questões que contribuem para essa negação resultam da fragilidade das estruturas públicas de decisão com impacto no ordenamento do território. O processo de criação de área metropolitana, segundo o então presidente da CCDRLVT, deverá resultar de eleição de autarquia regional²¹. Para ele, a chave para o avanço e desenvolvimento reside na capacidade de governar o território metropolitano, podendo o governo reunir as (20 a 30) instituições diferentes que têm competências na gestão deste território. O papel desempenhado por cada uma delas é enfraquecido pela ausência de articulação entre si. O modelo existente, de junta metropolitana, é criticável pela falta de competências e de recursos. Afirma a importância de redefinir os limites da AML e ponderar a necessidade de incluir os municípios de Torres Vedras, Sobral de Monte Agraço, Arruda dos Vinhos, Alenquer e Benavente nesta área administrativa.

A necessidade de eleger uma autarquia de dimensão regional resulta do facto de os eleitos que compõem a Junta Metropolitana terem sido escolhidos em função de necessidades locais de cada município e não do conjunto da área metropolitana. A difícil gestão do território metropolitano decorre do enfraquecimento do papel desempenhado por cada uma das várias

²⁰ Para além da preocupação com a resolução e controlo de situações de risco e a articulação com a Agenda Local 21.

²¹ De acordo com artigo de Rui Tibério para o jornal *Público* de 16 de Abril de 2005 intitulado “Fonseca Ferreira defende criação de autarquia regional para a área de Lisboa”.

entidades que têm competência na gestão do território, por falta de articulação entre si; falta de competências e de recursos próprios da actual junta metropolitana e falta de representantes eleitos em função de interesses metropolitanos. Para o coordenador da equipa do PNPOT, a resposta para o reforço da AML está na identidade e nas pequenas e grandes coisas para a construir. Como refere em 2005, os meios colocados à disposição da escala metropolitana revelam a dignificação da gestão do território.

Um dos primeiros organismos sectoriais à escala metropolitana debatidos foi a autoridade metropolitana de transportes (AMT)²². Segundo o diploma constitutivo (Decreto-Lei 268/2003) cabe às AMT planear e programar as infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias, promover a intermodalidade e avaliar a eficiência e a qualidade dos serviços de transportes públicos. De referir ainda que actualmente as acções levadas a cabo para coordenar e melhorar a eficiência dos transportes públicos são da responsabilidade da tutela da Administração Central. Projectos de importância metropolitana e de envolvimento directo interconcelhio eram ainda em 2002 responsabilidade directa do ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação²³. A questão do financiamento destas estruturas tem sido no entanto crítica e a autoridade de transportes tem vindo a encarar a hipótese de recorrer a fundos resultantes de portagens na entrada das grandes cidades²⁴. O mecanismo é visto como um atractivo para os municípios aderirem a esta organização, dado que o modelo de implementação se baseia na cobrança da portagem, na transferência da verba para a autoridade metropolitana e sua redistribuição pelo reforço de infra-estruturas e pelos operadores em função dos serviços contratados²⁵ (a informação recolhida é omissa relativamente ao modelo e aos critérios para o reforço das infra-estruturas).

5.2 Identificação de grandes áreas de descontinuidade

As cidades da AML

A informação estatística disponível relativamente aos conjuntos urbanos permite sistematizar uma análise comparativa da AML enquanto armadura composta por nós e lugares. Ao nível dos lugares é possível encontrar informação estatística para os conjuntos que, por sofrerem um estado de maturação maior, são considerados cidades. Os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) permitem avaliar os perfis de crescimento em termos funcionais e tipológicos, confrontar as características das cidades da AML com as cidades a nível do país, bem como as cidades da AML com a própria AML, medir a criação de novos elementos estruturantes na

²² Outras formas de associação sectorial têm vindo a ser levadas a cabo, algumas incluindo a AML e extravasando a sua área de intervenção para territórios mais alargados. Veja-se o caso da rede de salas de espectáculos que a CCDRLVT tem vindo a implementar e que abrange todo o território de Lisboa e Vale do Tejo.

²³ Vejam-se as acções anunciadas pelo ministro Valente de Oliveira e noticiadas no jornal *Público* de 18 de Setembro de 2002.

²⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Sequeira para o jornal *Público* de 25 de Novembro de 2004 intitulado “Autoridade de Transportes de Lisboa pronta para avançar com portagens”.

²⁵ O défice relativamente às operadoras ultrapassava os 198 milhões de euros em 2003.

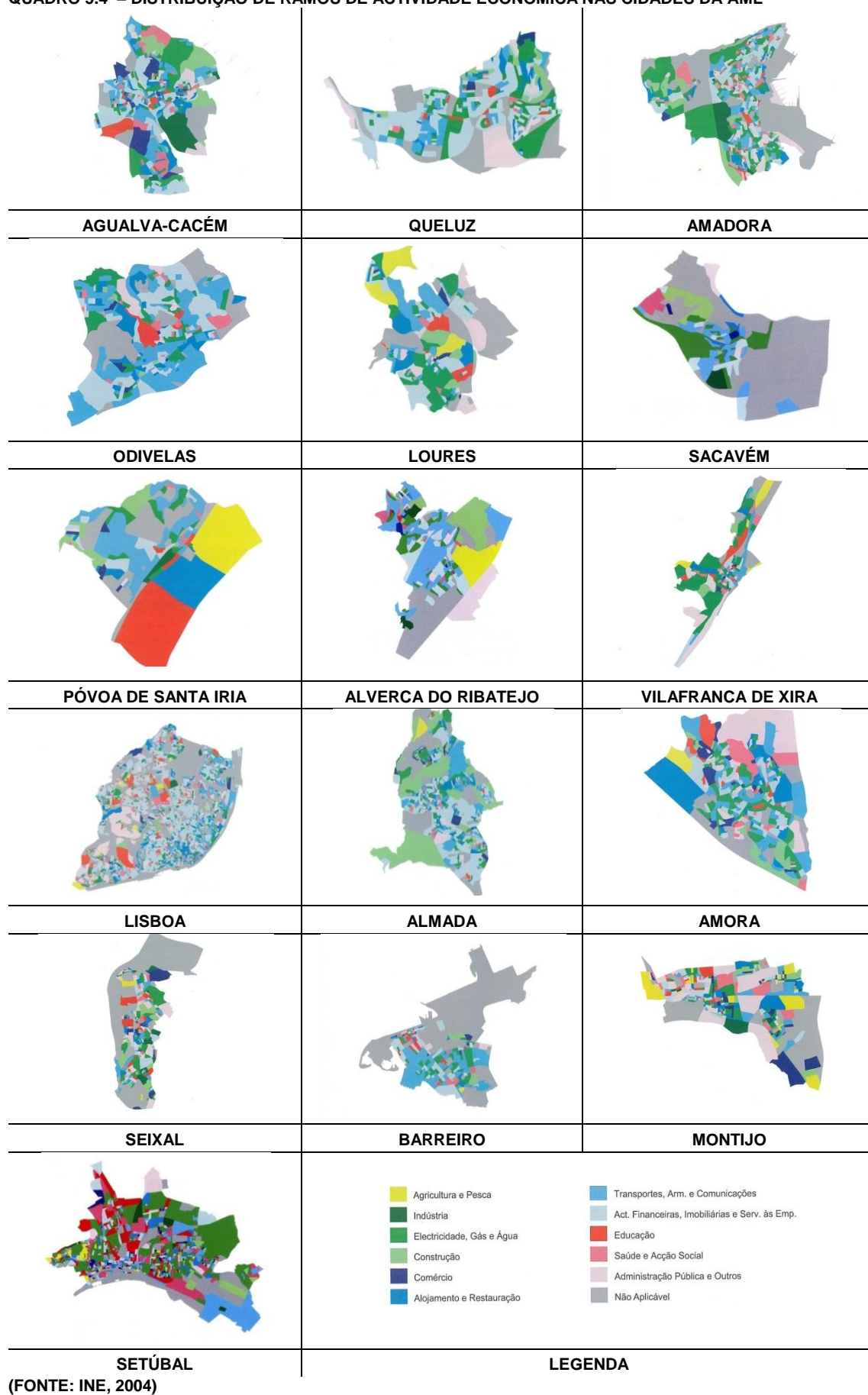
cidade a partir dos crescimentos residenciais, da massa a estruturar e da localização das actividades económicas (elementos estruturantes, convergência ou dispersão de usos).

QUADRO 5.3 – EDIFÍCIOS DAS CIDADES DA AML SEGUNDO NÚMERO DE PAVIMENTOS, USO EXCLUSIVAMENTE RESIDENCIAL, PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS COM MAIS DE 40 ANOS E USO PREDOMINANTE EM EDIFÍCIOS NÃO RESIDENCIAIS

CIDADES	DUAS MAIORES CLASSES DE EDIFÍCIOS SEGUNDO NÚMERO DE PAVIMENTOS	EDIFÍCIOS EXCLUSIVAMENTE RESIDENCIAIS	PADRÃO DE LOCALIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS COM MAIS DE 40 ANOS	USO PREDOMINANTE EM EDIFÍCIOS NÃO RESIDENCIAIS
AGUALVA - CACÉM	5 OU + / 1	84 %	6 NÚCLEOS	INDÚSTRIA
ALMADA	5 OU + / 1	82 %	1 MANCHA + 3 NÚCLEOS	COMÉRCIO
ALVERCA DO RIBATEJO	2 / 1	80 %	8 NÚCLEOS	INDÚSTRIA
AMADORA	1 / 5 OU +	78 %	MANCHA/NÚCLEO	INDÚSTRIA
AMORA	5 OU + / 4	76 %	MANCHA	COMÉRCIO
BARREIRO	1 / 4	84%	MANCHA	INDÚSTRIA
LISBOA	5 OU + / 1	78 %	MANCHA	OUTROS
LOURES	1 / 2	87 %	2 MANCHAS	OUTROS
MONTIJO	1 / 2	90 %	MANCHA	INDÚSTRIA
ODIVELAS	5 OU + / 1	77 %	PEQUENA MANCHA	COMÉRCIO
PÓVOA DE SANTA IRIA	5 OU + / 1	80 %	PEQUENA MANCHA	INDÚSTRIA
QUELUZ	5 OU + / 4	79 %	MANCHA	COMÉRCIO
SACAVÉM	5 OU + / 4	66 %	MANCHA	INDÚSTRIA
SEIXAL	1 / 2	84 %	4 NÚCLEOS	INDÚSTRIA
SETÚBAL	1 / 2	85 %	1 MANCHA + 2 NÚCLEOS	COMÉRCIO
VILA FRANCA DE XIRA	1 / 2	80 %	1 MANCHA	COMÉRCIO

(FONTE: INE, 2002, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 5.4 – DISTRIBUIÇÃO DE RAMOS DE ACTIVIDADE ECONÓMICA NAS CIDADES DA AML



Da informação disponível no *Atlas das Cidades* (INE, 2002), salientamos alguns dados resultantes da leitura do quadro 5.3, relativos à comparação das cidades da AML com as cidades do país. Em termos de dominância tipológica do edificado, existe um número significativo de cidades que reparte a maior percentagem dos edifícios pelos extremos da classificação segundo o número de pavimentos. Agualva-Cacém, Almada, Amadora, Lisboa, Odivelas e Póvoa de Santa Iria registam predominância em termos volumétricos de edifícios com cinco ou mais pisos e com um piso. A maior parte das cidades da AML regista uma percentagem de edifícios exclusivamente residenciais abaixo da média das cidades portuguesas – a excepção, apesar de tudo próxima da média, vai para a cidade de Loures, que iguala a média das cidades portuguesas registando 87% e para a cidade do Montijo com 90%. Os edifícios mais antigos (40 e mais anos) organizam-se na maior parte dos casos em mancha – excepção para Agualva-Cacém, Almada, Alverca do Ribatejo, Amadora, Seixal e Setúbal. Verifica-se que as cidades que registam ocupações mais antigas são também cidades situadas próximo de grandes barreiras físicas – auto-estrada do Sul, no caso de Almada, linhas ferroviárias, em Agualva-Cacém, Alverca do Ribatejo e Amadora – ou usos (nomeadamente industrial e portuário) que motivaram uma especialização e segregação do espaço típicas da cidade fordista – Seixal e Setúbal, em especial. A predominância de actividades não residenciais dentro das cidades e em termos de edifícios regista uma relevância algo surpreendente da indústria – a menos “urbana” das actividades não residenciais – em 8 das 16 cidades analisadas – Agualva-Cacém, Alverca do Ribatejo, Amadora, Barreiro, Montijo, Póvoa de Santa Iria, Sacavém e Seixal. O quadro 5.4 ilustra os padrões de especialização das cidades analisadas, por ramo de actividade económica.

A crise de elementos estruturantes

No documento produzido por C. Rozenblat e P. Cécille para a DATAR sob o título *Les villes européennes: éléments de comparaison* (ROZENBLAT ET. AL., 2003)²⁶ são analisadas cidades francesas entre 180 conjuntos urbanos com mais de 200.000 habitantes da Europa dos 15, contando com indicadores de funções internacionais, de actividades económicas e de nível de influência, de medida da diversidade e de especialidade económica. Na síntese deste estudo, Lisboa é classificada como metrópole europeia, a par de Berlim, Munique, Barcelona, Bruxelas, Viena, Estocolmo e Roma, imediatamente abaixo das metrópoles europeias principais (Amesterdão, Madrid e Milão) e acima de grandes cidades de importância europeia como Colónia, Frankfurt, Dusseldorf, Hamburgo, Dublin, Atenas, Zurique, Genebra, Copenhaga, Helsínquia, Oslo e Florença. Lisboa encontra-se entre as cidades que subiram uma ou duas posições relativamente aos resultados de um estudo com características semelhantes (embora com variáveis distintas) realizado por R. Brunet em 1989.

²⁶ Este partiu de uma estratégia nacional de reforço da oferta metropolitana da França na Europa. O PNPOT cita-o para caracterização da rede urbana portuguesa.

No estudo realizado por Rozenblat e Cécille, Lisboa é considerada como tendo uma importância ligeiramente mais forte do que o seu peso demográfico. O facto é normalmente explicado pela envolvente regional, justificando assim uma importância superior à dimensão real. A cidade do Porto surge igualmente referenciada nos estudos de Rozenblat e Cécille e no de Brunet em posições relevantes²⁷. Lisboa juntou-se ao grupo de cidades que manteve a sua posição relativamente ao estudo anterior, apresentando-se em melhor posição do que as cidades de Bilbao, Madrid e Porto (com importância equivalente ao peso demográfico) ou Barcelona (esta última com uma importância inferior ao seu peso demográfico). Em termos europeus, Portugal apresentava um número de cidades com mais de 200.000 habitantes apenas comparável à Grécia (2 cidades), situando-se abaixo de todos os países com dimensão populacional aproximada: Áustria (4 cidades), Bélgica (6 cidades), Finlândia (3 cidades), Suécia (3 cidades) e Suíça (5 cidades).

O aumento da importância hierárquica das cidades da periferia europeia é favorável a Lisboa. Frankfurt, Estugarda, Manchester, Roterdão, Haia, Génova e Liège, cidades do centro europeu, perderam recentemente parte da sua importância, nomeadamente Manchester, Roterdão e Génova, que registam uma importância inferior ao seu peso demográfico. A síntese da classificação das cidades de acordo com a sua importância e especialização mostra Lisboa inserida num conjunto de cidades do Sul da Europa, da Península Ibérica à Grécia, com um nível de especialização reduzido e com instalação de poucas sedes sociais de empresas. Um espaço atractivo mas pouco especializado, parece ser a conclusão a que se chega com este estudo. Os dados apresentados permitem perceber a existência de uma crise de elementos estruturantes nas cidades europeias, a concentração de elementos estruturantes num nível específico de grandes metrópoles e a existência mesmo de um paradoxo entre a ausência destes elementos estruturantes e a exuberância dos factos arquitectónicos. Territórios com as características do de Lisboa podem ser afectados por ritmos de crescimento acelerados mas com poucos elementos marcantes ao nível do ordenamento do território.

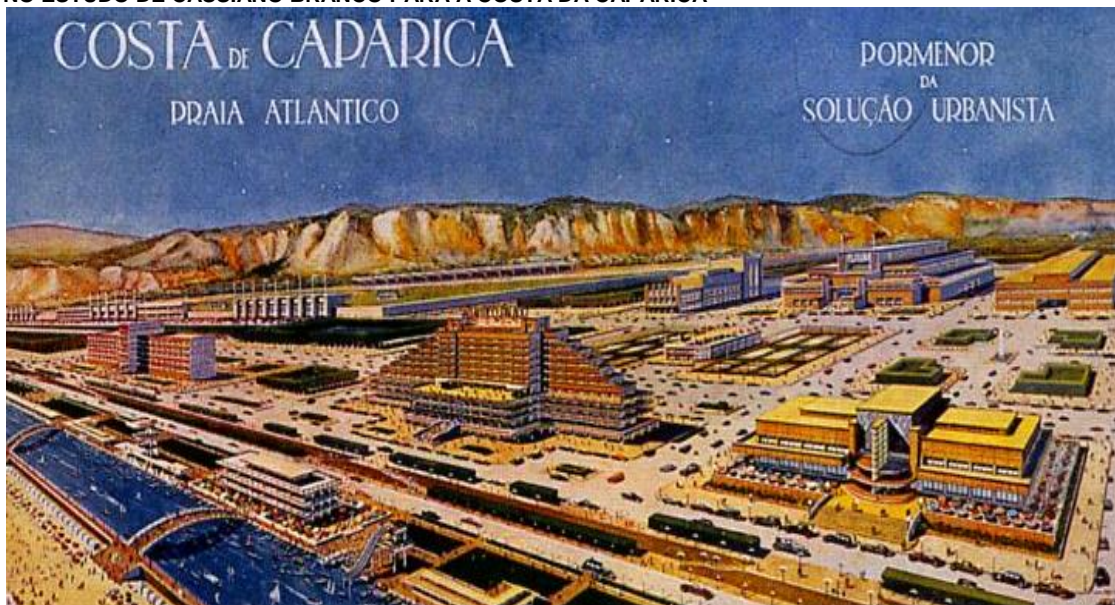
Descontinuidades urbanas e continuidade física: a AML e a AMP

A distância entre edifícios é um dos parâmetros possíveis para a medição da descontinuidade em espaço urbano. Encontramos em várias fontes referências para a aferição da proximidade, e consequentemente da continuidade espacial, na sua dimensão euclidiana, que abordamos neste subcapítulo. Para tal considera-se relevante considerar a dimensão relacionada com a acuidade visual (+/- 100 metros), a capacidade de deslocação a pé (entre os 400 e os 600 metros) e a densidade e a concentração de ocupação. Na figura 5.13 apresenta-se a concretização de um modelo de densidade com concentração. O estudo de Cassiano Branco para a Costa da Caparica inspira-se no modelo da *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright. Esta

²⁷ A cidade do Porto é referida como “grande cidade de potencial europeu” que tem vindo a ganhar posições na hierarquia das cidades europeias com mais de 200.000 habitantes; para além disso, apresenta uma importância equivalente à sua dimensão populacional; a situação relativa de Lisboa é melhor do que de cidades com que recorrentemente é comparada no contexto ibérico, nomeadamente com Madrid e com Barcelona.

solução apresenta-se à época como novo modelo de cidade: a motorização permitia ter uma descontinuidade entre espaços edificados. A descontinuidade é vista como positiva na medida em que cria áreas de desafogo entre conjuntos construídos ao mesmo tempo que assegura uma repartição mais equilibrada do solo como recurso económico, nomeadamente para a produção agrícola (HALL, 1996). A proposta de Cassiano Branco é um dos primeiros modelos em Portugal desenhado para permitir a construção não contínua.

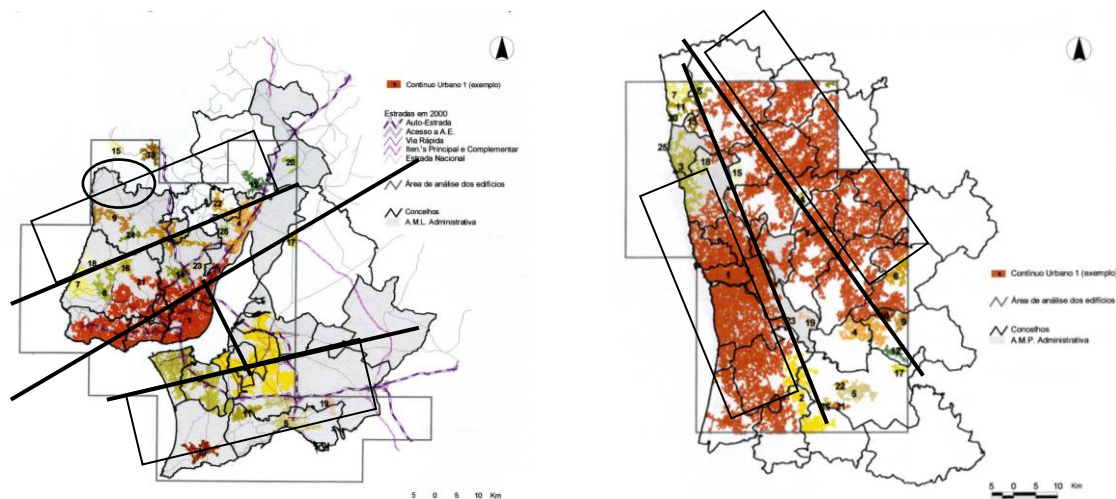
FIGURA 5.13 – MODELOS DE OCUPAÇÃO: A INFLUÊNCIA DA *BROADACRE CITY* DE FRANK LLOYD WRIGHT NO ESTUDO DE CASSIANO BRANCO PARA A COSTA DA CAPARICA



(FONTE: M. LOBO, 1995)

No entanto a descontinuidade construída nos grandes aglomerados urbanos seguiu por outros caminhos. O estudo de João Ferrão sobre a delimitação das áreas metropolitanas portuguesas no contexto ibérico, desenvolvido para a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), incide sobre a AML, identificando 25 contínuos urbanos (Figura 5.17). O contínuo urbano – definido pelas Nações Unidas como conjuntos de elementos edificados com distâncias entre si inferiores ou iguais a 200 metros, mas que no referido estudo foi reduzido para distâncias de 100 metros entre lotes – traduz continuidades, tendo como referência a cidade tradicional. O critério de Ferrão torna mais elástica a aplicação do conceito, permitindo encontrar mais continuidades do que no caso da aplicação do conceito original das Nações Unidas. Ambos apresentam proximidades discutíveis quanto ao modelo de cidade a que se reportam. A comparação entre a AML e a AMP permite evidenciar a expressão que o termo “contínuo urbano” pode ter quando tratado à escala metropolitana: a importância de barreiras físicas incontornáveis, a presença de importantes áreas de ocupação não construída (áreas florestais, agrícolas) que funcionam como interrupção da construção e as fronteiras, no sentido da mancha, dinâmica, que corresponde à expansão urbana.

FIGURA 5.14 – AML E AMP: OS MAIORES CONTÍNUOS URBANOS

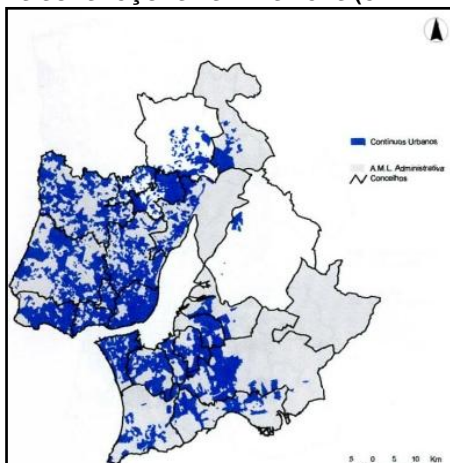


(FONTE: ICS, 2000, CARACTERIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DE ÁREAS METROPOLITANAS NUM CONTEXTO TERRITORIAL – PARTE A)

O estudo do ICS recorreu a três metodologias: a metodologia NUREC (Network on Urban Research in the European Union), que baseia a delimitação de aglomerações urbanas em critérios de índole morfológica socorrendo-se do conceito de continuidade urbana usado pelas Nações Unidas; a metodologia GEMACA (Group for European Metropolitan Area Comparative Analysis), baseada em critérios de carácter morfológico, económico e funcional; e a metodologia CPSV (Centre de Política de Sol i Valoracions) com base na relação casa/trabalho. Por via da aplicação da metodologia NUREC, é adoptado o conceito de continuidade urbana para edifícios distanciados entre si no máximo 200 metros. Evidencia-se nesta análise de contínuos a barreira estrutural que o rio Tejo constitui; a descontinuidade entre crescimentos coalescentes em torno de Lisboa na margem norte e os restantes contínuos, de menor dimensão; e o limite do maior contínuo da margem sul associado à grande área florestal da Península de Setúbal. O raciocínio subjacente ao estudo é o da continuidade, mas os resultados obtidos para os três ensaios levantam a questão: o que faz com que alguns municípios passem de predominantemente contínuos para predominantemente descontínuos? Por outro lado, será que é nas descontinuidades construídas que encontramos a complexidade territorial? Se observarmos os resultados da verificamos que os concelhos de Lisboa, Amadora, Oeiras e Cascais, Almada e Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete, apresentam um único contínuo, partilhado com outros municípios.

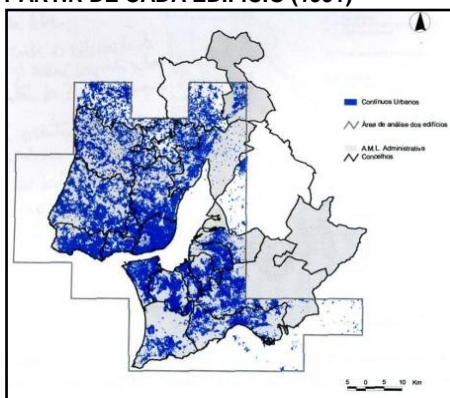
“O resultado da análise espacial para a Área Metropolitana de Lisboa evidencia a existência de fortes descontinuidades urbanas no interior dos seus limites administrativos” (ICS, 2001). Cruzando estes resultados com o desenvolvimento das acessibilidades, a dispersão aparenta associar-se a um aumento do número de deslocações. As acessibilidades não conduziram a uma procura de locais de residência próximos dos de trabalho, mas aparentam um alargamento de escolhas, ou seja, aparentam aumentar a independência entre tomadas de decisão quer quanto ao local de residência, quer quanto ao local de trabalho.

FIGURA 5.15 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: TRANSPOSIÇÃO DA TOTALIDADE DOS BUFFERS PARA AS SUBSECÇÕES ESTATÍSTICAS (CRITÉRIO 3)



(FONTE: ICS, 2000, CARACTERIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DE ÁREAS METROPOLITANAS NUM CONTEXTO TERRITORIAL – PARTE A)

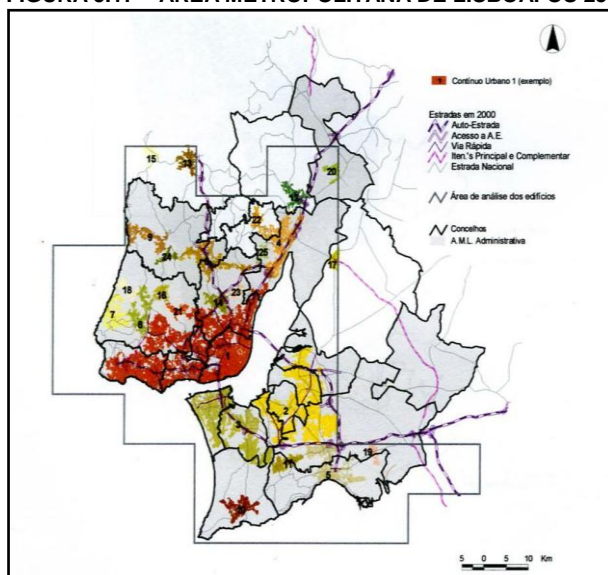
FIGURA 5.16 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: ANÁLISE DE BUFFERS, CONSIDERANDO 100 M A PARTIR DE CADA EDIFÍCIO (1991)



(FONTE: ICS, 2000, CARACTERIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DE ÁREAS METROPOLITANAS NUM CONTEXTO TERRITORIAL – PARTE A)

A figura 5.17 representa os 25 maiores contínuos urbanos, sendo de salientar que, segundo a mesma fonte, estes representam somente 20% dos espaços analisados e representam 90% da população residente e dos alojamentos existentes. Contudo, os espaços não edificadas são considerados como não sendo parte de contínuos, e neles incluem-se áreas como a ocupada pelo Parque de Monsanto. Este caso particular é exemplar de um espaço contínuo em termos metropolitanos mas que representa uma descontinuidade em termos locais. Do estudo elaborado pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa (ICS) para a DGOTDU resulta um conjunto de aspectos que se pretende analisar: o que significa ser contínuo neste contexto; que áreas ficam fora deste conceito de contínuo. Nos estudos analisados, nomeadamente na caracterização e delimitação efectuada pelo ICS, o contínuo é medido em função da presença humana associada a espaços edificados. A distinção dentro dos espaços não edificados entre o que é descontínuo e o que é contínuo fica assim por fazer.

FIGURA 5.17 – ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA: OS 25 MAIORES CONTÍNUOS URBANOS (1991)



(FONTE: ICS, 2000, CARACTERIZAÇÃO E DELIMITAÇÃO DE ÁREAS METROPOLITANAS NUM CONTEXTO TERRITORIAL – PARTE A)

No que diz respeito à utilização do conceito de contínuo para caracterização e delimitação de áreas metropolitanas, pode dizer-se que, se a avaliação do contínuo permite avaliar um território metropolitano, já a utilização deste conceito para a delimitação de uma área metropolitana parece contraditória com o facto de os territórios metropolitanos serem aqueles que por via do efeito de túnel podem mais facilmente integrar áreas não contíguas, deixando para trás outras que o são. Uma última questão prende-se com as áreas de interrupção de ocupação geradas pela presença de elementos naturais de valor ecológico e ambiental; será neste caso impróprio atribuir o valor de descontinuidade a estes espaços, no sentido de interrupção de ocupação por um elemento que não contribui para a construção de um sistema? Na verdade, estes elementos, apesar de constituírem uma barreira à ocupação analisada neste estudo, podem e têm um papel estruturante potencial na organização do território. O quadro 5 da página 36 do referido relatório (da versão policopiada) caracteriza os 25 maiores contínuos urbanos da AML e da AMP em termos de população e densidade populacional e de alojamento. Convertendo os dados relativos à população por contínuos urbanos para valores percentuais, observam-se diferenças assinaláveis entre as duas áreas metropolitanas: o maior contínuo da AML, apesar de possuir cerca de metade da extensão e peso relativo por confronto com o maior contínuo da AMP, tem, ainda assim, um peso maior em termos de população residente – 60% do total para a AML contra 40% do total para a AMP; os 25 maiores contínuos da AML conseguem concentrar cerca de 90% da população, valor bastante superior ao da AMP, cerca de 50%. Os mesmos cálculos ao nível dos alojamentos não registam grande diferença: o 1º contínuo concentra 61% dos alojamentos da AML e 48% dos alojamentos da AMP; o total dos 25 contínuos corresponde a 91% dos alojamentos da AML e a 56% dos alojamentos da AMP. Assim, as notas que mais sobressaem desta leitura são a maior concentração de população e

de alojamento no maior contínuo e nos 25 maiores contínuos da AML, relativamente à AMP; este dado é algo surpreendente, uma vez que aparenta ser contraditório com a imagem que temos do grande vazio que constitui o centro da AML, nomeadamente ao nível populacional.

5.3 Selecção de áreas para uma abordagem empírica

Com base no referencial construído a partir dos capítulos 1, 2 e 3, procuraremos que as áreas analisadas na abordagem empírica sejam representativas de contrastes/contradições em termos da aplicação de valores associáveis aos territórios urbanos, em termos de ocupações resultantes de diferentes paradigmas presentes no planeamento do território e em termos de referências urbanísticas para a organização dos espaços urbanos. No respeito por estes critérios interessa-nos, para além da análise de casos ilustrativos dos aspectos atrás mencionados, a abordagem de casos em que se assista à sobreposição de distintas formas de fazer cidade, eventualmente com predominância de um fenómeno ou com a convivência de diferentes fenómenos no mesmo espaço.

Assim, a selecção dos casos de estudo que trataremos na parte II da dissertação incidiu em espaços da Área Metropolitana de Lisboa onde se podem observar os fenómenos que acabámos de abordar numa perspectiva teórica. Com esta selecção pretende-se abranger áreas de “paisagem”, por contraponto à “cidade” para usar expressões de Pipo Ciorra. Dentro destes territórios interessam-nos tanto as áreas internas de descontinuidade, como áreas de fronteira com os territórios envolventes, nomeadamente com a “cidade”. Para estes territórios o material recolhido deverá permitir uma leitura a diferentes escalas. Tendo em conta os dados que se vão analisar, foi importante que os casos seleccionados fossem eloquentes em termos de relação do território com as infra-estruturas. Estes territórios devem permitir que se faça uma leitura em diferentes escalas e uma análise dos instrumentos de intervenção urbana. Deverá também ser possível relacionar as infra-estruturas e a ocupação, os espaços construídos e espaços abertos e a habitação e o espaço público. Por último, deverá estar presente a ocupação com base em diferentes interpretações dos diferentes valores urbanos, tomando como exemplo do que ocorre com a urbanidade, vista como continuidade construída, mistura de usos, densidade ou vivência.

Os casos escolhidos são atravessados em boa parte por elementos geradores de fronteiras territoriais, sejam elas administrativas, associadas a infra-estruturas ou relacionadas com limites fundiários ou elementos relevantes do suporte físico. Escolhemos para uma primeira análise de casos dentro da AML espaços objecto de tendências territoriais à escala metropolitana. Grande parte destas tendências ocorre em territórios externos à cidade consolidada, embora um menor número ocorra também dentro da cidade. Para um segundo momento de análise seleccionaram-se territórios de fronteira entre ocupações na AML, na fronteira entre a grande cidade consolidada – que corresponde genericamente ao município de Lisboa – e os municípios limítrofes. Escolhemos as fronteiras entre Lisboa e Loures e Lisboa e Odivelas como exemplos de descontinuidade. Seleccionámos ainda áreas cujo

desenvolvimento territorial foi fortemente marcado por infra-estruturas, nomeadamente a área entre a estrada marginal e a auto-estrada A5 no Estoril, a área de fronteira com a área protegida de Sintra/Cascais e o eixo da A2 entre os concelhos de Almada e Setúbal. Num terceiro momento de análise partimos do universo alargado dos planos de urbanização e de pormenor publicados para a AML com o objectivo de caracterizar dos instrumentos de gestão territorial mais orientados para o desenho do território. A selecção dos casos de estudo para esta temática incidiu num número mais restrito, de acordo com as temáticas que pretendemos abordar. Tendo em conta as grandes transformações identificadas na abordagem teórica que deu origem à cidade pós-fordista, fizemos incidir a nossa investigação empírica nos planos para as áreas de novo terciário resultantes em parte da renovação de ex-áreas industriais na zona oriental da cidade de Lisboa; a ocidente, nos territórios de Amadora e Oeiras; no arco ribeirinho sul no concelho da Moita; e nas áreas de urbanização onde se concentram planos com programas de forte peso habitacional. Integram-se neste último caso as áreas de ocupação ilegal nos concelhos de Vila Franca de Xira, Sintra, Almada e Moita. A escolha teve ainda como critério o facto de os PMOT poderem ser interpretados à luz de outros instrumentos, como é o caso de programas financiados pela União Europeia – no caso concreto, do programa Polis para a Costa da Caparica e para o Cacém – ou o facto de poderem ser interpretados à luz de instrumentos supramunicipais, como foi o caso do concelho do Barreiro. Optámos no último capítulo da abordagem empírica por seleccionar uma área através da qual pudéssemos percorrer e analisar a interacção dos diferentes aspectos analisados nos capítulos 6, 7 e 8. Essa análise incidiu num território situado no interior da península de Setúbal onde podemos observar processos de ocupação do território desde as formações iniciais de génese clandestina típicas de uma área remota relativamente ao centro da Grande Cidade dos anos 60 até aos dias de hoje, em que a sua importância em termos da área metropolitana se alterou completamente. Na área da Quinta do Conde pertencente ao concelho de Sesimbra temos oportunidade de compreender os fenómenos geradores de descontinuidade às diversas escalas e tendo em conta a dimensão das áreas de ocupação, a estrutura territorial e as suas fronteiras.

CAPÍTULO 6 – Tendências territoriais em termos metropolitanos

Recuperamos aqui um retrato das dinâmicas emergentes da Área Metropolitana de Lisboa (AML) que efectuámos no contexto da realização da tese de Mestrado²⁸ (SILVA, 1996) acerca das tendências de crescimento da AML: uma cidade-capital em forte oposição aos restantes municípios metropolitanos; uma especialização do crescimento suburbano por sectores na margem norte do Tejo e de um arco na margem sul; um sector nascente onde predominava a actividade industrial, tanto na margem norte como na margem sul. O enquadramento das descontinuidades a nível metropolitano que agora apresentamos destina-se a evidenciar sinais da mudança de paradigma que a situação anteriormente referida descrevia e que se tem vindo a alterar substancialmente: o surgimento de traços comuns entre o município de Lisboa e alguns municípios envolventes; redução das discrepâncias territoriais entre subúrbios; diluição da actividade industrial num conjunto de actividades mais alargado; crescente participação de municípios nas actividades metropolitanas. A recolha de informação a partir da comunicação social serviu de base para o posterior aprofundamento de alguns casos, não se tendo cingido sempre e só ao conteúdo das notícias.

Assim, a primeira parte do trabalho de enquadramento da ÁML ao nível das descontinuidades destina-se a identificar as tendências territoriais mais significativas. As tendências estudadas basearam-se na recolha de ocorrências através da comunicação social. Para além de terem em comum a mediatização que as tornou públicas, caracterizam-se por uma ou várias das seguintes características: o facto de espelharem conflitos com instrumentos de ordenamento; o facto de estarem associadas a movimentos sociais; a projecção pública em termos de políticas; o carácter inovador da intervenção. Nesta nota prévia é importante referir que os relatos recolhidos descrevem em grande parte, mas sem esgotar, o universo de iniciativas de transformação territorial na AML.

6.1 Tradução na AML de tendências territoriais

Definimos nos capítulos precedentes a matéria desta investigação e o contexto conceptual/histórico das intervenções na AML. Neste capítulo procederemos à identificação de tendências recentes e à tipificação resultante da articulação territorial entre tendências, bem como destas com os territórios pré-existentes. Pretende-se avaliar as tendências emergentes à luz dos paradigmas actuais do planeamento: a necessidade de estabelecer uma continuidade do espaço público como forma de combater os crescimentos descontínuos; o policentrismo como instrumento para a criação de um território mais equilibrado na distribuição de fluxos e na organização de funções (o policentrismo gera à escala metropolitana uma maior mistura de

²⁸ Em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local pela Universidade de Lisboa.

usos) e a estrutura territorial ecológica como instrumento para a redução dos passivos ambientais, combinado com o papel na organização do espaço.

Desta forma, os critérios na organização de informação tiveram em conta a abordagem mais alargada possível de municípios. A recolha de material foi realizada com recurso à imprensa escrita publicada entre 2002 e 2007, incidindo sobre novas ocupações do território. Assinalaram-se aproximadamente 300 registos relacionados com tendências consideradas emergentes (ver Anexo 1). Os resultados do levantamento que se passa a apresentar visam, para lá de identificar acções sobre o território, perceber as intenções que sobre ele impendem. Algumas das tendências emergentes já foram entretanto concretizadas; outras ainda não se concretizaram e outras nunca se irão mesmo concretizar. O processo é abordado enquanto forma de implementação de uma determinada acção.

Pretende-se assim identificar procedimentos em função da sequência das acções enquanto processo (P), agente (A), desenho (D). É com base neste pressuposto que se analisarão as relações entre a integração territorial e o tipo de discontinuidades identificadas e que se analisará as áreas de fronteira e as áreas estruturadas e por estruturar.

As tendências iniciadas por agentes são aquelas em que a intenção de intervenção surge *a priori* da existência de um processo de planeamento ou de um desenho de intervenção. É o caso de relatos como o da intenção (não concretizada) de instalação da sede da Fundação Champalimaud na Área de Paisagem Protegida Sintra-Cascais. Nestes casos, a intenção de ocupação desaparece quando o agente deixa de manifestar interesse pela mesma.

Nos casos em que o processo tem um papel primordial tal não ocorre. Assiste-se a intenções de ocupação que se arrastam por vezes por décadas e em que os agentes vão mudando. É o caso de processos como os das Matas de Sesimbra, com intenções de ocupação que remontam, as mais antigas, aos anos 70 do século passado, com mudança de desenho e de agentes.

Por último, temos os casos em que o desenho tem um papel central: a intenção assume uma determinada forma independentemente dos agentes mudarem ou o processo ser longo ou curto. Pode não se concretizar, mas a intenção de ocupação está vinculada a um determinado desenho. O caso da Quinta da Fonte da Prata no concelho da Moita, que chegou aos nossos dias com um desenho muito semelhante ao inicial, é um exemplo dessa perenidade. No desenho hoje praticado, os meios já tocados por outras intervenções são cada vez em maior número, sem que tal seja considerado como pré-existência a ter em conta ou sem que isso corresponda a um ponto de amarração das novas estruturas criadas.

A forma como agentes, processo e desenho se destacam não é indiferente à transição de paradigmas na forma de fazer cidade: encontramos a par tendências com forte predominância de dinheiros públicos, cenário dominante nas transformações urbanísticas na cidade legal do passado; encontramos tendências em que predomina o investimento privado.

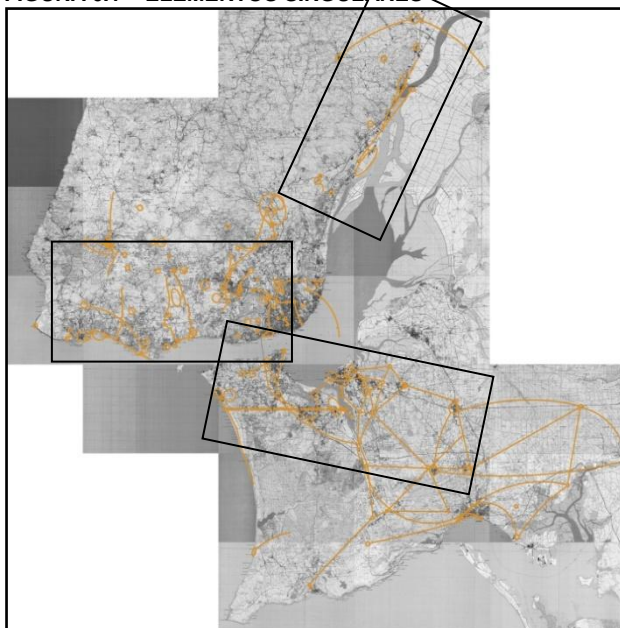
A distribuição dos relatos por municípios é variável, como seria de esperar, dada a maior atractividade de alguns concelhos. Encontramos concelhos presentes em todas as tendências identificadas, como é o caso de Lisboa. Encontramos concelhos não representados nestas

notícias, como é o caso de Mafra. A razão de ser do título deste capítulo resulta do facto de, à medida que fomos tratando a informação, se ter desenhado, com a redacção dos relatos, a existência de tendências fortes na AML, que trataremos nos subcapítulos seguintes: a da emergência de elementos singulares; a das grandes promoções imobiliárias pouco relacionadas com as pré-existências urbanas; a da renovação da malha existente, que na maior parte dos casos resulta da substituição de grandes elementos urbanos que se tornaram obsoletos, dando lugar a intervenções sem carácter estruturante; a da reabilitação dos subúrbios de diferente génese com base em instrumentos de política e de planeamento muito específicos ou respondendo a necessidades urbanísticas também muito bem identificadas. Por último remanesceu uma questão que foi surgindo com alguma regularidade nos relatos: qual o valor urbanístico dos espaços vazios?

Elementos singulares

Com a análise das ocorrências, uma das tendências que mais cedo se identificou foi a de criação de elementos que denominámos de “singulares”. Têm em comum o carácter excepcional à escala local, combinado com valor em termos metropolitanos. Alguns revestem-se de potencial enquanto centralidade, dado o seu valor simbólico e/ou de poder (Figura 6.1). Reúnem desde tendências imateriais, como a da criação de uma rede de lugares digitais (os pontos urbanos onde se localizam ganham notabilidade), até a elementos únicos sob o ponto de vista funcional: uma praia urbana com um tratamento específico; uma grande área comercial ou uma rodovia. Incluem-se neste grupo intervenções geradoras de grandes fluxos e de novas ligações no território, reforçando a mobilidade ao nível metropolitano, e funções que apesar de gerarem menores fluxos se destacam pelo seu carácter único.

FIGURA 6.1 – ELEMENTOS SINGULARES



O facto de alguns destes elementos viverem da geração de grandes fluxos aproxima-os das características do não-lugar. O valor simbólico e a atracção que podem exercer sobre o território são apenas duas razões que relevam da sua importância. Incluem-se nestes elementos singulares intervenções relevantes pela sua representação, acções geradoras de grandes fluxos, novas ligações no território. Para além de Lisboa concentrar grande parte destas tendências, constatamos ser nos municípios mais próximos da capital que se concentram a maior parte das notícias tratadas: 15 relatos relativos ao Seixal, 11 a Almada e ao Barreiro e 10 a Loures. A única excepção em termos geográficos é Cascais, com o registo de 10 relatos. Em situação oposta, com menos relatos, encontramos alguns dos municípios mais populosos da AML, como Sintra e Odivelas, a par de municípios de menor dimensão, como Alcochete, Moita e Sesimbra.

De entre os elementos que concentram grandes fluxos, encontra-se o espaço intermodal de transportes da Gare do Oriente em Lisboa. Em casos como este, a continuidade do espaço público é promovida em seu torno com abundância de espaços cobertos interiores e exteriores para ir “de lado nenhum a lado nenhum”. Em termos urbanos, o conforto do peão é desenhado para o manter no não-lugar, não estimulando a sua deslocação pelo resto da cidade: apesar de depender quase exclusivamente do automóvel, os percursos interiores reproduzem bucolicamente uma imagem de urbanismo à escala humana. Os efeitos desta mobilidade oferecida exacerbam-se para aqueles com limitações ao nível da deslocação.

Encontramos ainda ao nível dos elementos singulares, uma presença de intenções que envolvem mais do que um concelho (15 em 93 dos relatos recolhidos). Esta presença de expressões de intenções de ocupação do território diz quase exclusivamente respeito à construção de infra-estruturas: novas travessias do Tejo, reforço das ligações entre sedes de concelhos, vias radiais e circulares de interesse submetropolitano. Os elementos singulares são potencialmente geradores de centralidades e, como tal, estruturantes para o território. Se restringirmos o conceito de centralidade aos termos identificados no capítulo 1 (de carácter simbólico e/ou de poder) verificaremos rapidamente que a grande maioria das tendências identificadas ficam excluídas desta definição. Em termos da sua localização face às pré-existências, não se revelam um contributo para a contenção do crescimento: vivem do efeito-túnel que a melhoria das acessibilidades gera (e elas próprias foram aqui consideradas como elementos singulares); não procuram criar ligações com os espaços envolventes; quando as criam, essas ligações seguem as lógicas rodoviárias das macro-acessibilidades, descurando a continuidade do espaço público.

Grandes promoções imobiliárias

Existe um conjunto de formas urbanas emergentes que se destacam por corresponderem à urbanização de grandes áreas por um único promotor privado. É fenómeno típico da cidade neoliberal e resultante da concentração da propriedade e do capital investido. A relevância destas tendências para o planeamento é evidenciada por diversos autores que estudam o efeito de privatização daquilo que eram componentes importantes da vida urbana. Mas nem só

de condomínios fechados vive esta tendência. Nos relatos produzidos a partir das notícias recolhidas encontramos vários casos de mega-loteamentos em que o espaço de circulação e de permanência é aberto ao público mas que pura e simplesmente surge em descontinuidade com os espaços públicos pré-existentes. Sintetizamos esta tendência que denominámos “grande promoção imobiliária” tendo em conta dois aspectos.

O primeiro aspecto relaciona-se com os agentes envolvidos, que crescentemente assumem o papel de parceiros privilegiados no processo de planeamento. Na Grande Cidade, uma parte das grandes promoções imobiliárias fora de portas eram de promoção pública, destinadas às camadas mais insolventes da população: os Planos Integrados de Almada e Setúbal são disso exemplo e referência pelo carácter polifuncional dos seus programas de ocupação, embora também se assista a casos de produção de grandes conjuntos unicamente habitacionais de iniciativa pública (por exemplo o Vale da Amoreira, no concelho da Moita). No contexto actual da AML, as grandes promoções imobiliárias são privadas, objecto de alargadas discussões públicas e por vezes contestadas por grupos de cidadãos, dado o impacto que têm em territórios sem ocupação urbana, nomeadamente porque se vê nestas intenções uma redução dos espaços vazios, algum deles com especial valor ecológico (são exemplo as contestações à promoção imobiliária Nova Vila Franca relativamente à ocupação de leitos de cheia e de Nova Setúbal relativamente à ocupação de áreas de montado de sobro).

O segundo aspecto prende-se com a dimensão das intervenções que, só por isso, encerram potencial estruturante para o território. A tendência para a concentração da propriedade contraria a banalização do acesso à mesma, ocorrida nas décadas de 60, 70 e 80 do século passado, com a emergência do capitalismo popular. A fragmentação fundiária que normalmente caracteriza as áreas centrais não as torna tão apetecíveis quanto os territórios periféricos²⁹. A localização sem quaisquer referências do ponto de vista urbano aparenta ter como única razão a acessibilidade à escala metropolitana. Estes espaços beneficiam de um contexto geral de novas acessibilidades embora não estejam directamente articulados com elas.

Os exemplos recolhidos revelam uma predominância de localização próxima de subcentros metropolitanos (Vila Franca de Xira, Moita, Barreiro, Setúbal, Amadora). Um “retrato robô” destas áreas (SILVA, 2001) revela algumas características semelhantes: a dimensão aproximada de 10.000 habitantes, a proposta de funções não residenciais complementares e a promoção de imagem associada a um novo estilo de vida³⁰. Apesar de alguma diversidade funcional, não estamos perante casos de mistura de usos: trata-se sobretudo de programas residenciais com reduzida oferta de actividades complementares. Quando existem em maior dimensão são viradas para um público claramente supralocal, raramente tentando cruzar e integrar vivências locais com vivências metropolitanas.

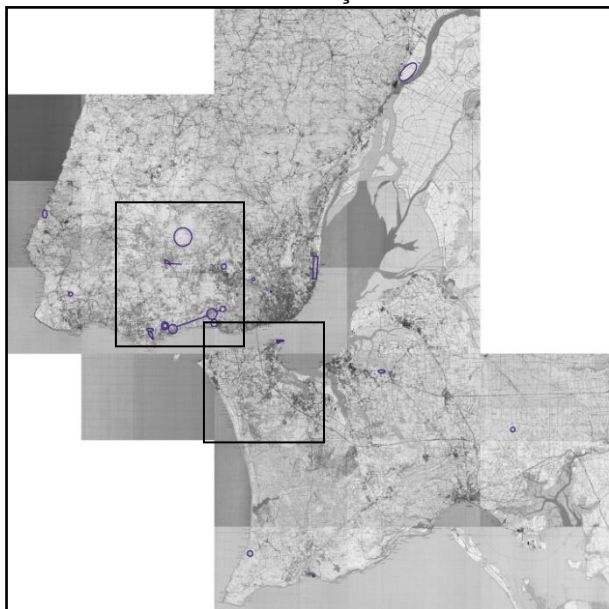
Incluem-se nesta tendência ainda os empreendimentos turístico-residenciais da Mata Sul de Sesimbra (com plano de pormenor aprovado) e da Herdade da Apostiça (com plano de

²⁹ Se bem que ainda assim se assista à concentração de propriedade – veja-se áreas centrais como a Baixa de Lisboa.

³⁰ A palavra “novo” é dos termos mais presentes na divulgação destes projectos, num claro intuito de deixar para trás a cidade velha e abraçar uma nova cidade.

pormenor em aprovação), que baseiam as suas propostas no paradigma da sustentabilidade ambiental, mas sobretudo a Quinta da Fonte da Prata na Moita, a Nova Vila Franca em Vila Franca de Xira, a Nova Setúbal no concelho de Setúbal, que promovem uma imagem estruturante (a nova cidade³¹). No caso da Quinta da Fonte da Prata, o desenho recorre a referências para o seu traçado urbano fora dos limites de intervenção (a Serra da Arrábida, o canal que prolonga o estuário, a vila da Moita e o bairro social confinante). Em comum, estas tendências têm o facto de nas suas fases iniciais se promoverem como elementos estruturantes capazes de retirar da periferia os territórios em que se integram. Apresentam-se também como parte de um novo ciclo de planeamento, disponibilizando-se para contribuir para a redução de passivos em termos urbanísticos, nomeadamente em termos de equipamentos. Na maior parte dos casos terminam por ser mais uma ocupação sem carácter excepcional.

FIGURA 6.2 – GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS



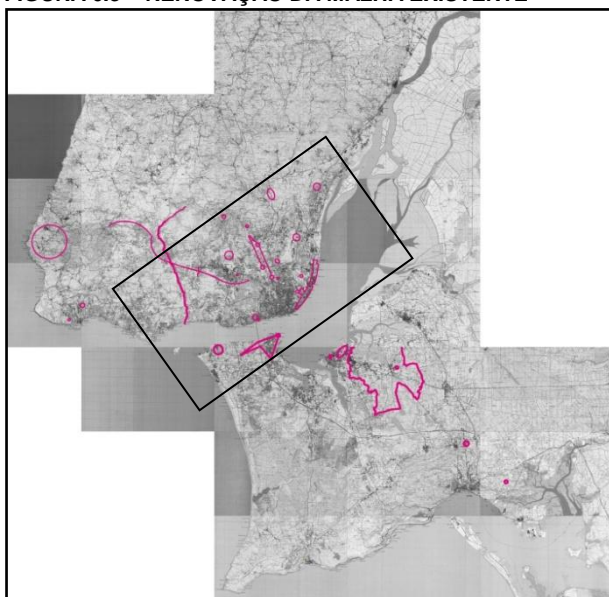
Estas áreas beneficiam muito raramente de condições de continuidade do espaço público à altura da qualidade que pretendem oferecer: são orientadas para um público para quem o automóvel privado continua a ser um meio privilegiado de locomoção, sendo a praça e a rua metáforas de cidade. As condições de mobilidade restrita daí obtidas, combinadas com uma relativa monofuncionalidade, fazem destes territórios de grande promoção imobiliária algo que se poderia designar como “subúrbios de subúrbios”. O que designamos por “grandes promoções imobiliárias” caracteriza-se pela dimensão dos empreendimentos e pela “novidade” da sua localização “fora de portas” à escala metropolitana, da mesma forma que há 40 anos surgiam as intervenções fora de portas da Grande Cidade (veja-se o caso da urbanização de Santo António dos Cavaleiros, nos anos 60, no concelho de Loures).

³¹ Um deles, o da Mata de Sesimbra tem mesmo o “selo” da *World Wide Fund for Nature* (WWF) como modelo do que devem ser as novas intervenções urbanísticas do ponto de vista da sustentabilidade.

Renovação da malha existente

A tendência de reutilização do território urbano surge como oportunidade de valorização de antigas áreas industriais, infra-estruturas portuárias desafectadas, de espaços resultantes da transferência de equipamentos, promovendo a criação de “cidades dentro da cidade”. Esta é a área por excelência conotada com operações de renovação urbana. Perante as formas urbanas envolventes, estas intervenções respondem com soluções de desenho urbano por vezes inovadoras, que estimulam algumas novas formas de mobilidade, mas quase sempre “de dentro para dentro”. A característica concentradora destas soluções cria maiores constrangimentos à continuidade do espaço: são normalmente indiferentes à consolidação de uma estrutura ecológica territorial, são nulas do ponto de vista do reforço do policentrismo. Resta a questão: que mais se pode pedir a estes espaços? Sendo esta uma tendência própria de espaços obsoletos, é natural que se concentre em áreas de urbanização mais antiga, seja ela de carácter residencial ou industrial. Assim, Lisboa destaca-se claramente dos restantes municípios, a que se segue a Amadora.

FIGURA 6.3 – RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE



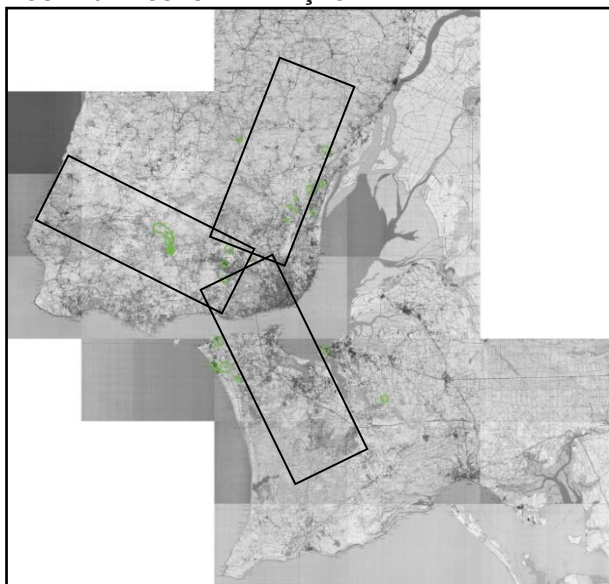
Esta dinâmica, que designámos como sendo de “preenchimento da malha”, é caracterizada por intervenções em espaços urbanos de dimensão relevante, envolvidos por áreas consolidadas, claramente integrados no território da “grande cidade”. Esse território, ele próprio desempenhando uma função específica na “Grande Lisboa”, vê-se agora “banalizado” com os usos que lhe pretendem afectar: chamamos-lhes preenchimento da malha, a que juntamos o subtítulo “sem efeito estruturante”. São intervenções que pela sua natureza se concentram em Lisboa e nos principais aglomerados urbanos envolventes, incluindo a cidade de Setúbal; são intervenções isoladas ou enquadradas por planos ou por programas. A operação imobiliária do Parque das Nações, em Lisboa, ou a operação da Quimiparque, no Barreiro, são disso exemplo. O padrão de desenvolvimento destas tendências assenta inicialmente em grandes

intervenções estruturantes, terminando algumas vezes em simples conjuntos residenciais (veja-se as queixas de isolamento dos residentes do Parque das Nações), em intervenções sem qualquer carácter estruturante, como é o caso dos empreendimentos que estão a refazer a malha da antiga zona industrial de Alcântara (Figura 6.3).

Reabilitação nos subúrbios

Para além de separações entre espaços de ocupação antiga, estes territórios são por vezes repositórios de novas vagas de habitantes, ao mesmo tempo que as transformações em seu redor provocam também fragmentação. Estas são as áreas próprias da reabilitação urbana, que se debate com problemas a diferentes níveis, desde a carência de espaços para estacionamento, à ausência de uma estrutura ecológica e à escassez de espaço público. Por que são uns subúrbios tão diferentes de outros? A bibliografia produzida leva-nos hoje em dia a associar o insucesso de determinadas áreas urbanas com os mais diferentes fenómenos, entre os quais a falta de qualidade dos espaços urbanos. Ainda recentemente, e a propósito de incidentes ocorridos com forças de segurança, a Cova da Moura tornou-se um assunto jornalístico, a concentrar os estereótipos dos males associados aos subúrbios, de que se destaca a betonização. De facto estes não são os espaços de maior betonização: os subúrbios de toda a linha de Sintra, ocupados pela classe média e média-baixa, são exemplos muito mais expressivos e daí resultam tensões muito menores. Por outro lado, algumas destas fontes de insegurança pública estão instaladas em bairros de menor densidade, quer de características ilegais, quer legais, alguns deles tidos como referência em termos de forma arquitectónica³². Os concelhos de Amadora, Sintra e Almada são aqueles que no período analisado se destacam pelo número de notícias vindas a lume a propósito da reabilitação de subúrbios.

FIGURA 6.4 – SUBURBANIZAÇÃO



³² Veja-se os casos dos bairros da Bela Vista em Setúbal e Quinta da Fonte da Prata na Moita.

Os espaços de suburbanização apresentam algumas questões em termos de interconectividade (mencionada como uma das opções estratégicas do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) para a AML). As intervenções a este nível concentram-se na 1ª coroa de suburbanização de Lisboa. Fica por comprovar o papel destas tendências na transformação de antigos subúrbios em receptáculos de novos usos e de novos utilizadores (mercê do ocaso da *Grossstadt*)³³.

Nestes territórios as transformações apontam no sentido da qualificação, introduzindo novas formas alternativas de circulação. Mas, enquanto factor de competitividade, a continuidade do espaço público dificilmente emerge das agendas dos agentes urbanos locais, sendo algumas vezes planeada por programas promovidos pela administração central. Nas áreas de suburbanização, as tendências identificadas relacionadas com a melhoria da mobilidade incidem na criação de estacionamento, nas condições de funcionamento do transporte público e na mobilidade interna adaptada a novos modos de transporte. Algum do esforço passa por articular estes espaços com envolventes não muito diferentes, com ganhos em geral reduzidos. A melhoria da continuidade do espaço público raramente é aplicada às relações entre os lugares e os nós. A possibilidade de gerar centralidades a partir de alguns destes territórios tem sido escamoteada pela forte estigmatização da imagem dos espaços (como é o caso das áreas urbanas ex-ilegais), contraditória com a imagem “limpa” dos não-lugares. Os processos de suburbanização criaram guetos que tendem hoje a expor-se cada vez mais às influências exteriores decorrentes dos processos de criação das metrópoles. Pelo seu carácter de antiga periferia, a fronteira-linha e a fronteira-mancha passam muitas vezes por estes territórios.

O facto de territórios vizinhos da reabilitação dos subúrbios pretenderem manter uma relação exclusiva com as acessibilidades metropolitanas estimula a ausência de articulação entre tendências territoriais. A situação confinante, sem nunca se encontrarem, da grande promoção imobiliária da Quinta do Peru e reabilitação do subúrbio da Quinta do Conde, no concelho de Sesimbra, são disso exemplo.

O valor do vazio

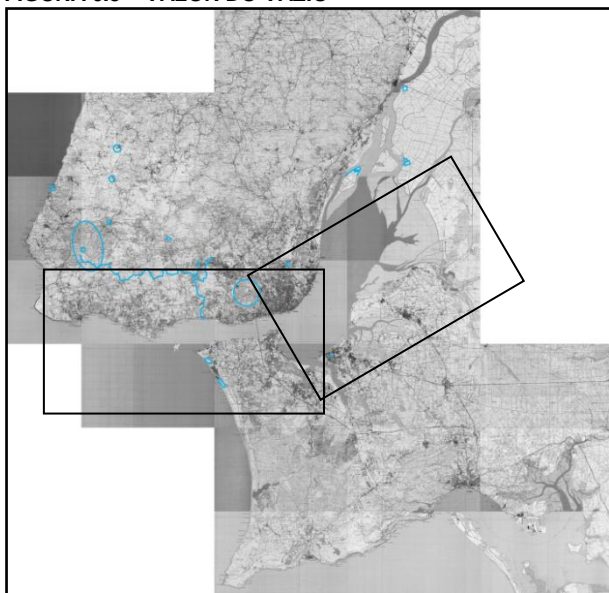
A relação entre áreas livres e áreas ocupadas leva a questionar um valor que, à medida que a ocupação se estabiliza, se transforma numa entidade própria com diversas vocações e tendências. O Vazio encontra-se tanto em áreas de respeito, resultantes de servidões e restrições de utilidade pública, como em áreas destinadas a usos que não implicam construção, ou ainda em áreas construídas sem programa e sem uso. A seriação que se segue descreve situações em que o valor do vazio está em causa, normalmente porque gera uma expectativa de construção directa, no local, ou indirecta, funcionando como moeda de troca por outro espaço com outra capacidade construtiva. Também representa um potencial por nos ajudar a perceber alguns valores de forma dissociada: espaço, utilizadores e construção. É no vazio que o espaço pode existir sem utilizadores e sem construção; é no vazio que os utilizadores podem

³³ Cf. Sola Morales (1994).

existir sem espaço e sem construção; é no vazio que a construção pode existir sem espaço e sem utilizadores, porque estes foram transferidos para outras áreas. Permite-nos descobrir uma nova abordagem do espaço urbano, aplicável aos restantes espaços em geral. No vazio, os utilizadores são a única razão de ser do espaço. Nos restantes espaços a razão é em muitas ocasiões a construção. O valor do vazio pode ainda medir-se pelo impacto que a manutenção da sua não construção tem na envolvente, aumentando a pressão sobre os territórios vizinhos. Em termos de distribuição de cargas poder-se-á questionar se a afecção de cargas construtivas a um determinado espaço deverá ser agravada justamente nas zonas limítrofes de espaços sensíveis.

No caso do empreendimento da Nova Vila Franca, o valor do vazio (neste caso da lezíria) vem impor um novo tipo de relação e de tensão com as grandes promoções imobiliárias. A expressão das áreas livres altera-se à medida que a ocupação se estabiliza, transformando-se numa entidade própria com vocações, tendências. O seu contributo para a continuidade do espaço público, para o policentrismo e para a consolidação da estrutura territorial ecológica estabiliza-se. Como é entendido então o vazio e qual o seu valor? E como se chega ao conceito de descontinuidade a partir do valor do vazio? Os vazios podem ser o resultado quer de expectativas de futura urbanização, quer de medidas restritivas à ocupação ou de reservas criadas para uma ocupação futura predeterminada. No caso de um espaço exigir um grau de protecção elevado, talvez deva ter um valor pecuniário distinto de um espaço que, estando vazio, tem capacidade para suportar uma utilização mais intensa.

FIGURA 6.5 – VALOR DO VAZIO



Por outro lado, o entendimento da continuidade do espaço público como uma preocupação confinada aos centros urbanos desvaloriza as necessidades de investimento nos vazios. Mobilidade e ausência de usos acabam por ter uma relação que se torna um pouco indiferente, senão mesmo um sentido contraditório, não contribuindo uma para a potenciação relevante da

outra. Por último, importa referir a diferença que fazemos entre os espaços vazios com autonomia e valores próprios e os espaços intersticiais cujo valor se reduz muitas vezes à transição entre outras ocupações. As condições do vazio surgem associadas a conceitos de limitação, escassez, importância e valor, valores cruzados com a escala a que se aborda. No caso de Sesimbra, onde se situa uma importante mancha florestal metropolitana, o valor do vazio a nível local não é muito premente (sempre ali esteve) e a nível metropolitano não é discutido. Existem valores cuja importância só se afirma a uma *determinada* escala. A resolução de Conselho de Ministros que conduz à aprovação do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) determina a incompatibilidade da classificação como solo passível de ser urbanizado de áreas integradas na rede ecológica metropolitana e na estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental. No caso da Flor da Mata, no concelho do Seixal, discute-se o vazio, porque este nunca foi tão escasso em torno do nó do Fogueteiro.

6.2 Integração territorial das tendências

As tendências que acabámos de abordar reflectem em certa medida o que designaríamos por vocações do território. Tal ocorre num momento em que os principais instrumentos de gestão territorial se encontram em revisão: os Planos Directores Municipais (PDM), predominantes no ordenamento do território nas duas últimas décadas, apontam para a necessidade de contenção da construção e dos próprios perímetros urbanos. Tal tendência, reforçada por um enquadramento legal que aponta para a programação da ocupação, aparenta entrar em contradição com as tendências aqui apresentadas. Da mesma forma que se estabeleceram perímetros urbanos, como se para cada município se pudesse estimar tendências de crescimento até a um limiar de centenas de milhar de habitantes sem uma estratégia precisa, também agora se tenta controlar esse crescimento. Tal contenção é reforçada pela desaceleração do crescimento que se registou nos anos 90 face à década anterior, em concelhos tão distintos como o do Montijo e de Sintra.

Encontramos associados a algumas tendências grupos específicos de cidadãos, quer na qualidade de residentes das áreas em questão, quer como utilizadores não residentes ou como grupos de cidadãos envolvidos em movimentos de opinião por ou contra determinada tendência. O termo “agente” é usado tanto para designar cidadãos, como corporações, empresas, ou mesmo cidades (BORJA, 1997; idem, 1998). O que o envolvimento desta diversidade de agentes tem em comum é o facto de existir uma identidade que os une, tenha ela sido construída em torno de motivações sociais, económicas ou políticas. Borja afirma que a ordem de importância destas motivações não é indiferente. Arriscaríamos dizer que é em *La Ciudad Conquistada* (BORJA, 2003) que coloca a importância dos agentes com motivações sociais acima dos restantes.

O quadro mostra como os números variam em termos de residentes em áreas de suburbanização e de futuros ocupantes de espaços dedicados a grandes promoções

imobiliárias. Os primeiros são alvo de referência pela urgência de resolução de questões de segurança e de coesão territorial; os segundos constituem apenas ainda uma expectativa de ocupação e são encarados como uma ameaça para o território. O número de cidadãos envolvidos varia não necessariamente na proporção directa da relevância que ganham em termos de opinião pública. Os padrões de localização destas tendências têm em comum a localização próxima de núcleos secundários da AML. Relativamente aos quatro bairros da Amadora, a autarquia estima que os residentes sejam cerca de 12.000 habitantes, um valor equivalente aos ocupantes esperados para a urbanização Nova Vila Franca e ligeiramente superior à população equivalente aos 3000 fogos do Bairro da Portela da Azóia.

QUADRO 6.1 – DIVERSIDADE DE TENDÊNCIAS EMERGENTES EM HABITANTES, FAMÍLIAS E FOGOS

TENDÊNCIAS	LOCALIZAÇÃO		HABITANTES	FAMÍLIAS	FOGOS
SUBURBANIZAÇÃO	AMADORA, BAIRROS	COVA DA MOURA	6500 / 7000	1700	1400
		ESTRELA DE ÁFRICA	400 / 450	90	80
		6 DE MAIO	700 / 800	140 / 150	110 / 120
		ESTRADA MILITAR DO ALTO DA DAMAIA	3000	600	500
	LOURES, PORTELA DA AZÓIA		---	---	3000
	SINTRA, MIRA SINTRA		8000	---	---
	SETÚBAL, BELA VISTA		4400	---	1256
GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	VILA FRANCA DE XIRA, NOVA VILA FRANCA		11.100 / 13.500	3700 / 4500	3700 / 4500

Este território é associado a actividades ilícitas que atraem um número elevado de não residentes aos bairros (é referido na informação recolhida em anexo o tráfico de armas, drogas e automóveis). Os esforços para aumentar a auto-estima da população fazem com que seja envolvido um número apreciável de organizações relacionadas: associações culturais, creches, juntas de freguesia, organizações de apoio social, organizações religiosas, clubes desportivos e estruturas municipais são apenas exemplos de actores que visam apoiar uma população com 20% de desempregados (face a 4% na Amadora), maioritariamente originária de Cabo Verde e com idade inferior a 20 anos. Já no caso do Bairro da Portela, em Loures, a Câmara Municipal aparenta ser o principal interveniente na relação com a comunidade.

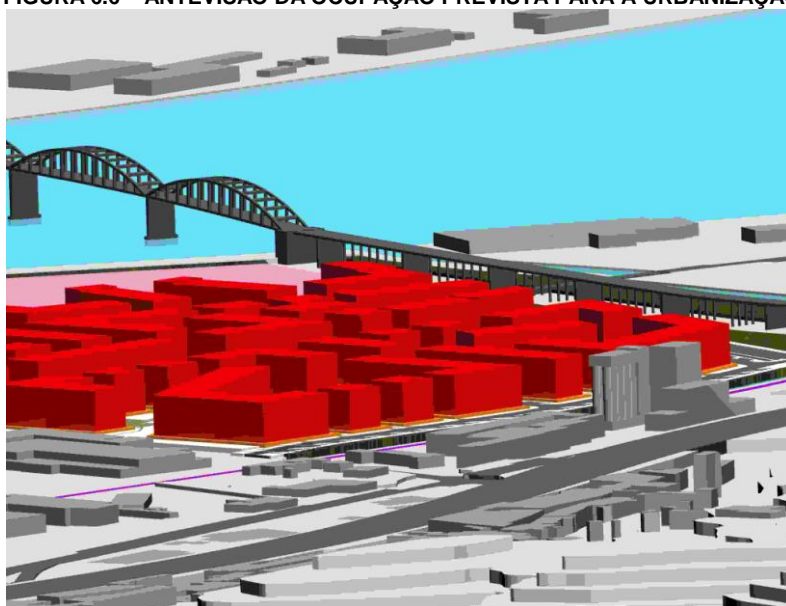
Quanto à intervenção em Mira Sintra, um bairro de promoção pública com cerca de 8000 habitantes, os intervenientes na melhoria da acessibilidade do bairro à estação ferroviária, repartem-se pela gestão do território, da infra-estrutura e pelo financiamento da intervenção: Câmara Municipal de Sintra, Rede Ferroviária Nacional (Refer), Comboios de Portugal (CP) e

Fundação Calouste Gulbenkian. Esta intervenção surge próxima da área de intervenção do programa Polis no Cacém, cujos agentes intervenientes na gestão do processo e na transformação da infra-estrutura coincidem em parte com os da intervenção em Mira Sintra: a Sociedade CacémPolis e a Refer.

A intervenção no Bairro da Bela Vista em Setúbal abrange uma população de cerca de 4000 habitantes que, segundo as fontes consultadas, é composta por cerca de 40% de indivíduos provenientes dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), Timor, Brasil e Europa de Leste. Cerca de 45% da população total tem menos de 24 anos e 8% tem mais de 65 anos. A taxa de desemprego do bairro ronda os 16%. Perto de 50% tem como habilitações literárias o 1º ciclo e 10% são analfabetos. A intervenção e a requalificação deste bairro de promoção pública no âmbito do programa Proqual (Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa) tem como parceiros a Setenave, a Câmara Municipal de Setúbal, a seguradora Império e o Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado (IGAPHE).

A grande promoção imobiliária prevista para Vila Franca de Xira, e designada Nova Vila Franca, conta com a intervenção do Instituto da Água, que começou por recusar liminarmente qualquer ocupação e posteriormente considerou possível a ocupação de uma faixa recuada em relação ao leito de cheia (entre a linha de caminho-de-ferro e a estrada de acesso aos avieiros). A Câmara parece invocar as restrições do PDM (admitir volumetrias máximas de 5 pisos) ao passo que a Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) diz preferir admitir volumetrias que não cumpram o PDM a este respeito mas que salvaguardem a estrutura ecológica imposta pelo PROTAML, concentrando a ocupação. Foi assinado um acordo de princípio entre a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e a empresa Cais de Povos, do grupo Obriverca.

FIGURA 6.6 – ANTEVISÃO DA OCUPAÇÃO PREVISTA PARA A URBANIZAÇÃO NOVA VILA FRANCA



(FONTE: WWW.XIRADANIA.ORG)

QUADRO 6.2 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: UTILIZADORES

	UTILIZADORES/ANO	ÁREA (HECTARES)	UTILIZADORES / HECTARE / ANO
LISBOA, MONSANTO	33.000	1000	33

Quanto aos relatos associados ao valor do vazio, encontramos os relativos à utilização do Parque de Monsanto no concelho de Lisboa, com o envolvimento da Associação de Amigos e Utilizadores de Monsanto, da Divisão de Matas da Câmara Municipal de Lisboa, da Polícia Florestal, do Regimento de Sapadores Bombeiros, do Clube Português de Tiro a Chumbo e do Centro de Recuperação de Animais Silvestres. Este espaço havia contado com 33.000 utilizadores durante os meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro de 2004. Noutro âmbito mais restrito, no concelho de Cascais, relativo à pretensão de ocupação do Pinhal das Rolas, os principais intervenientes são o município e a Associação de Moradores da Quinta da Carreira.

QUADRO 6.3 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: PARQUES DE ESTACIONAMENTO

	NÚMERO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO
AMADORA, DOLCE VITA	7000
ODIVELAS, METROPOLITANO	500 (ODIVELAS) E 400 ³⁴ (SENHOR ROUBADO)

A construção do centro comercial Dolce Vita no concelho da Amadora levou à intervenção contestatária da Associação Comercial e Empresarial dos concelhos de Oeiras e Amadora, face à decisão favorável da Câmara Municipal da Amadora relativamente à pretensão do Grupo Amorim. Um dos dados contrastantes entre esta iniciativa privada e intervenções de carácter público reside numa matéria delicada como a do estacionamento automóvel. Os dados do quadro supra são eloquentes quando comparamos a capacidade de estacionamento criada para servir uma área comercial na periferia da área central da AML e o estacionamento para servir uma das principais estações de metropolitano situada também na periferia da AML.

QUADRO 6.4 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

	SUBSCRITORES
OEIRAS, EDIFÍCIOS DO PARQUE	1000
SEIXAL, NOVO HOSPITAL	65.000
SEIXAL, FLOR DA MATA	1500

³⁴ Nota: está prevista a ampliação do parque de estacionamento do Senhor Roubado para mais 600 lugares.

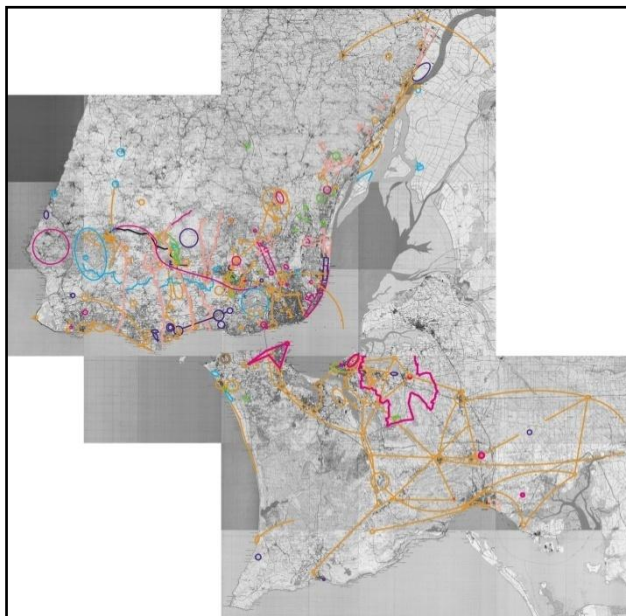
Já no caso dos Edifícios do Parque, no concelho de Oeiras, as participações centraram-se em cerca de mil subscritores de petição, na Câmara Municipal de Oeiras, na empresa J. Dias e Dias, no Tribunal Administrativo de Sintra e no Ministério Público. Ainda no que concerne à criação de elementos singulares, a pretensão de instalar a Cidade Judiciária no concelho de Oeiras suscitou a intervenção do ministro da Justiça, da Procuradoria-Geral da República, da empresa Teixeira Duarte, Engenharia e Construções, SA, da comissão Salvem Caxias, de moradores do concelho de Oeiras, e do Tribunal Central Administrativo de Lisboa. Na Margem Sul dois casos pontuam o primeiro nó de auto-estrada fora do centro da AML (considerando o nó do Centro-Sul como um nó central). Trata-se das reivindicações relativas à instalação de uma nova unidade hospitalar e à preservação de um espaço verde. É interessante verificar como interesses aparentemente opostos convergem para o mesmo espaço metropolitano – por um lado, a reivindicação de um elemento singular, a bem do policentrismo; por outro lado, a reivindicação da preservação de um dos últimos espaços livres da área envolvente do nó da auto-estrada no Fogueteiro. A construção do novo hospital no concelho do Seixal provocou a intervenção de sessenta e cinco mil subscritores de petição, da Comissão de Utentes de Saúde da Freguesia da Arrentela e da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo. Na implementação de uma infra-estrutura como o Metro Sul do Tejo nos concelhos do Seixal e Almada, a intervenção principal centrou-se no Estado Português e na empresa Metro Transportes Sul. A intenção de instalação da Fundação Champalimaud no concelho de Cascais levou à intervenção da própria fundação, do presidente da Câmara Municipal de Cascais e do ministro do Ambiente.

As reacções da população relativamente à administração central reúnem apoios em situações opostas na AML – a Cova da Moura, uma área de suburbanização, e o Parque das Nações, uma área de preenchimento da malha sem carácter singular. No concelho de Lisboa, o caso do Bairro da Ameixoeira conta com a intervenção da Fundação Aga Khan e da Misericórdia de Lisboa. As intervenções de reabilitação urbana na área de suburbanização da Baixa da Banheira, no concelho da Moita, têm como principal interveniente o Estado.

Também ao nível do desenho, estas tendências levantam questões em relação a pré-existências e à relação entre as diferentes tendências, sendo a integração das intervenções na cidade consolidada uma das principais questões (VAZQUEZ, 1999; CABRAL, 2002). Outro grupo aborda os meios (nomeadamente os disponibilizados pela União Europeia, que têm vindo a ser estudados nos diversos estados membros³⁵) e o facto de estes se concentrarem nas áreas consideradas mais críticas (frequentemente nas áreas centrais e nas áreas periféricas), deixando por abordar uma enorme parte da cidade. A figura 6.7 ilustra alguns dos confrontos que podemos identificar entre tendências. Procurámos apontar aquelas articulações que em termos territoriais parecem ser mais relevantes, tanto porque uma tendência poderia ter o efeito catalisador face à envolvente, como porque se trata de tendências complementares. O resumo das tendências permite constatar ao nível metropolitano a coincidência entre estas e as antigas áreas de suburbanização.

³⁵ De entre as referências sobre esta matéria destacamos *Rethinking European Spatial Policy as a Hologram* (AA.VV., 2006)

FIGURA 6.7 – QUATRO TENDÊNCIAS E UMA QUESTÃO



■	ELEMENTOS SINGULARES
■	GRANDES PROMOÇÕES
■	PREENCHIMENTO DE MALHA
■	SUBURBANIZAÇÕES
■	VALOR DO VAZIO

QUADRO 6.5 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: CASCAIS

	ELEMENTOS SINGULARES	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	VALOR DO VAZIO
LITORAL			
CABO DA ROCA			
PINHAL DAS ROLAS			

A intervenção em territórios de elevada procura relacionada com o lazer e turismo tem gerado investimentos no refazer da malha urbana da costa do Estoril. Este espaço, que chegou a fazer parte de uma região turística autónoma, tem a sua atracção diminuída pela pressão que os espaços de suburbanização mais próximos sobre ela exercem. Questiona-se a integração metropolitana deste espaço; a articulação das áreas suburbanas com a linha de praias (motivando uma maior mistura de usos entre a dinâmica de valorização do litoral e os espaços urbanos); a relação destas áreas com os espaços naturais no *hinterland*. O caso do Pinhal das Rolas põe em causa um espaço livre como área de transferência de usos, sem questionar a sua integração com as restantes tendências.

QUADRO 6.6 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SINTRA

	ELEMENTOS SINGULARES	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	VALOR DO VAZIO
PROGRAMA POLIS CACÉM			
MIRA SINTRA			

Destes cruzamentos, os relativos às tendências identificadas para Sintra revelam a existência de preocupações em três níveis: o refazer da malha existente, o desenvolvimento de elementos singulares e o valor do vazio. Ao nível do refazer da malha existente, a ocorrência de maior destaque registada está relacionada com a implementação do programa Polis para o Cacém, o qual se insere no corredor urbano Queluz-Portela de Sintra, estratégico para o desenvolvimento do concelho³⁶ pela sua densidade populacional. Este corredor é uma das preocupações do estudo que tem vindo a ser desenvolvido pela Universidade Nova de Lisboa para o município de Sintra. Por este estudo identificar as questões para um melhor desenvolvimento do concelho de Sintra, a sua preocupação incide, como se espera de um plano estratégico, em elementos singulares e catalisadores para a concretização do modelo de ordenamento. A intervenção mais relacionada com o valor do vazio diz respeito à valorização das ribeiras de Barcarena, Laje e Caparide, com as quais a área do programa Polis Cacém (considerado elemento singular) confina. Os dois casos aqui referidos correspondem a intervenções próximas territorialmente, mas com perfis distintos. Apesar do âmbito territorial restrito de cada uma destas intervenções, a intervenção do programa Polis abrange uma maior diversidade de elementos, combinando a renovação da malha existente com a reabilitação nos subúrbios e a criação de elementos singulares. A integração das duas intervenções parece ser o ponto frágil: o Polis do Cacém tem como um dos seus elementos centrais a estação ferroviária e a intervenção em Mira Sintra relaciona-se com a melhoria de acessos à estação de Mira Sintra; o isolamento desta última desmotiva a sua utilização e a beneficiação da primeira estimula a sua utilização.

QUADRO 6.7 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: OEIRAS

	ELEMENTOS SINGULARES	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	REABILITAÇÃO DOS SUBÚRBIOS
CICLOVIA			
PARQUE DOS POETAS			
SATU			
CABANAS GOLFE			
METROPOLITANO			
LAGOAS PARQUE			

Oeiras, um dos concelhos que nos últimos anos se tem destacado por concorrer com Lisboa na atracção de actividades mais qualificadas, tem naturalmente como uma das principais tendências a relacionada com a instalação de elementos singulares. As infra-estruturas desempenham um papel

³⁶ Projecções da Universidade Nova apontam para que este conjunto urbano possa vir a atingir valores populacionais equivalentes aos da cidade de Lisboa (acima da ordem dos 650 mil habitantes).

importante nesta postura concorrencial do concelho face à capital. O efeito atractivo das acessibilidades rodoviárias pode ser um factor de desarticulação das tendências entre si.

QUADRO 6.8 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: LISBOA

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	REABILITAÇÃO DOS SUBÚRBIOS	VALOR DO VAZIO
AMEIXOEIRA					
ALCÂNTARA					
ALTA DE LISBOA					
PARQUE DAS NAÇÕES					
DAMAIA					
MONSANTO					
METROPOLITANO					

No núcleo central da AML encontramos uma diversidade de tendências que espelham em parte o que ocorre no espaço metropolitano. Destaca-se o surgimento de grandes promoções imobiliárias, de elementos singulares e a realização de operações de reformulação da malha existente e antigos subúrbios e a utilização do grande recurso verde de Lisboa como receptáculo de actividades sem lugar no resto da cidade.

QUADRO 6.9 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: AMADORA

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	REABILITAÇÃO DOS SUBÚRBIOS
AZINHAGA DOS BESOUROS				
COVA DA MOURA				
ESTRELA DE ÁFRICA				
6 DE MAIO				
ESTRADA MILITAR DO ALTO DA DAMAIA				
NÓ DE S. ELOY				
SERRA DE CARNAXIDE				
FALAGUEIRA				
DAMAIA				
METROPOLITANO				

O concelho da Amadora é porventura um dos territórios em que a oposição entre tendências é maior, com um número significativo de acções relacionadas com a reabilitação de subúrbios e a emergência de elementos singulares. Em termos territoriais a questão de integração das diferentes tendências é porventura um dos maiores desafios em termos de descontinuidades.

QUADRO 6.10 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ODIVELAS

	ELEMENTOS SINGULARES
ODIVELAS PARQUE	
MALAPOSTA	
METROPOLITANO	

A cidade elevada a sede de concelho concentra em seu torno grande parte das ocorrências relacionadas com as tendências identificadas. A posição próxima de Lisboa e o reforço das acessibilidades assentes numa estrutura rádio-concêntrica funcionam como elemento de atracção de diversas actividades. No entanto, a articulação entre os elementos singulares emergentes – situados na dupla periferia de Lisboa e de Odivelas – e uma malha saturada de subúrbio constituem um desafio à resolução de descontinuidades.

QUADRO 6.11 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: LOURES

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	REABILITAÇÃO DOS SUBÚRBIOS
PORTELA DA AZÓIA			
PARQUE DAS NAÇÕES			
BUSINESS PARK			
STA. IRIA DA AZÓIA			
LOURES			
METROPOLITANO			

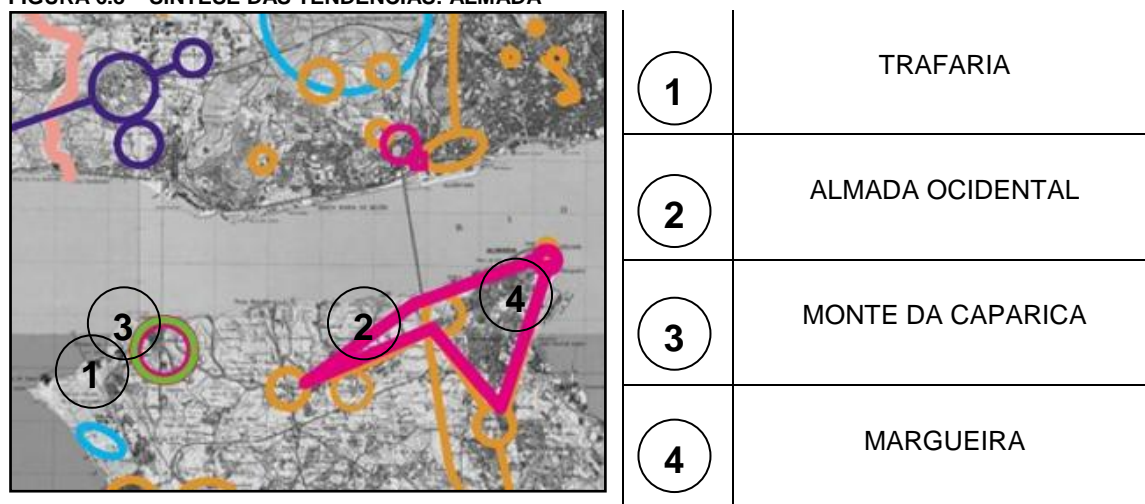
À semelhança de outros concelhos que no passado não foram localização para grandes instalações especializadas e de elevado interesse colectivo, as tendências no concelho de Loures centram-se nos elementos singulares, nas grandes promoções imobiliárias e na reabilitação dos subúrbios. Num concelho onde os espaços não ocupados e as estruturas agrícolas ainda têm um peso significativo, a distância que separa a localização destas tendências constitui um factor crítico para o reforço da estrutura territorial.

QUADRO 6.12 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: VILA FRANCA DE XIRA

	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	VALOR DO VAZIO
NOVA VILA FRANCA		
PONTA DA ERVA		
CABO DA LEZÍRIA		
MOUCHÃO DA PÓVOA		

O concelho de Vila Franca de Xira, com uma parte significativa do seu território em estreita relação com o estuário e a lezíria do Tejo, é um dos territórios em que o valor do vazio se coloca com mais pertinência. Com um *hinterland* afastado das grandes acessibilidades ferroviárias e rodoviárias por terrenos acidentados, a maior ocupação concentrou-se numa estreita faixa ribeirinha. A pressão para acomodar as diferentes tendências neste reduzido território faz com que a ocupação dos mouchões e das margens do Tejo seja considerada de forma efectiva ou virtual.

FIGURA 6.8 – SÍNTESE DAS TENDÊNCIAS: ALMADA



QUADRO 6.13 – SÍNTESE DAS TENDÊNCIAS: ALMADA

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE
ALMADA OCIDENTAL / TRAFARIA COSTA DA CAPARICA			
ALMADA OCIDENTAL METRO SUL DO TEJO NÓ DE ALMADA			
TRAFARIA MONTE DA CAPARICA			
MARGUEIRA			

Dos dados recolhidos para Almada salientamos: 1 – a proximidade física entre a intervenção proposta para a Margueira e as áreas suburbanas envolventes (Cacilhas e Cova da Piedade) e a possibilidade de gerar na Margueira elementos singulares que sirvam o conjunto da área (e não sejam “só” pontos na rede metropolitana); 2 – a articulação entre a intervenção estratégica de reabilitação/renovação/reutilização da Trafaria e o pólo universitário do Monte da Caparica.

QUADRO 6.14 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SEIXAL

	ELEMENTOS SINGULARES
ARCO RIBEIRINHO POENTE	
FOGUETEIRO	
METRO SUL DO TEJO (MST)	
SEIXAL-TRAVESSIA	
PARQUE INDUSTRIAL DO SEIXAL	

Os casos seleccionados dizem respeito a elementos singulares. O Fogueteiro, conhecido sobretudo como nó da A2, concentra em seu torno um conjunto de ocupações que beneficiam dessa e de outras acessibilidades (como a linha de caminho-de-ferro suburbano). Expectativas quanto ao futuro tenderão a reforçar este cenário (construção de novo hospital público; reforço da rede rodoviária com o traçado do IC32; prolongamento do MST). A proximidade entre estas ocupações e antigos e novos bairros residenciais e importantes espaços vazios (a Quinta da Flor da Mata e, mais a sul, a área abrangida pela Rede Natura 2000) são algumas das questões que se levantam quanto à integração territorial destas tendências.

QUADRO 6.15 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: BARREIRO

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE	REABILITAÇÃO DOS SUBÚRBIOS	VALOR DO VAZIO
CENTRO HISTÓRICO					
QUIMIPARQUE					
BARREIRO-TRAVESSIA					
PARQUE PAZ E AMIZADE					
COINA PENALVA					

A diversidade de tendências incidente sobre o território do Barreiro permite questionar a relação entre as áreas de suburbanização e a emergência de elementos singulares. As acções

com vista à reabilitação do centro histórico do Barreiro, confinante com a área de intervenção da Quimiparque, constituem a questão mais relevante da articulação entre o refazer da malha existente e o reabilitar dos subúrbios.

QUADRO 6.16 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SESIMBRA

	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE
QUINTA DO CONDE	

O caso da Quinta do Conde, que abordaremos em capítulo próprio, é exemplificativo da necessidade de articulação das intervenções para qualificar o subúrbio com uma estratégia que tire partido da melhoria das acessibilidades. Por outro lado, a vila é rodeada de espaços com características semelhantes, em que as intervenções tendem a ser de qualificação do existente e de vazios a preservar numa atitude defensiva (e compreensível face ao que foi a ocupação das décadas precedentes).

QUADRO 6.17 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: MOITA

	GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE
BAIXA DA BANHEIRA		
QUINTA DA FONTE DA PRATA		

A Quinta da Fonte da Prata constitui um caso único de uma intervenção que designámos como “grande promoção imobiliária”, que inclui como referência no seu traçado um bairro de habitação social (com o mesmo nome). À parte esta relação, não deixa de ser relevante a questão de coesão dos diferentes subúrbios que constituem os aglomerados urbanos da Moita, um concelho com um elevado peso de ocupação residencial dependente de vários mercados de emprego ao longo da sua história.

QUADRO 6.18 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ALCOCHETE

	ELEMENTOS SINGULARES
OUTLET	

O município de Alcochete, um dos mais periféricos da AML, ganhou um protagonismo novo com a construção da segunda travessia do Tejo pela Ponte Vasco da Gama. O maior dos resultados desta infra-estrutura consistiu na criação de um grande espaço comercial, em espaço confrontante com áreas protegidas. Esta tendência emergente levanta duas questões: a da relação dos elementos singulares com os aglomerados pré-existentes e permite questionar o valor do vazio, numa lógica semelhante à referida para Vila Franca de Xira.

QUADRO 6.19 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SETÚBAL

	ELEMENTOS SINGULARES	RENOVAÇÃO DA MALHA EXISTENTE
BAIRRO DA BELAVISTA		
RETAIL PARK		

No concelho de Setúbal as duas tendências que seleccionámos espelham duas faces bem distintas da ocupação: um bairro resultante do Estado social e uma grande superfície comercial. Em torno da cidade compacta estes dois tipos de ocupação podem coexistir, encontrando-se na antiga periferia promovida a centralidade pelas novas acessibilidades. A questão da estrutura destas áreas surge relativamente às tendências que se podem instalar ao seu redor: as grandes promoções imobiliárias como a Nova Setúbal ou os restantes bairros residenciais.

QUADRO 6.20 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: SINTRA, OEIRAS, CASCAIS

	REFAZER A MALHA EXISTENTE	ELEMENTOS SINGULARES	VALOR DO VAZIO
RIBEIRAS DE BARCARENA, LAJE, CAPARIDE, JAMOR E TERRUGEM			

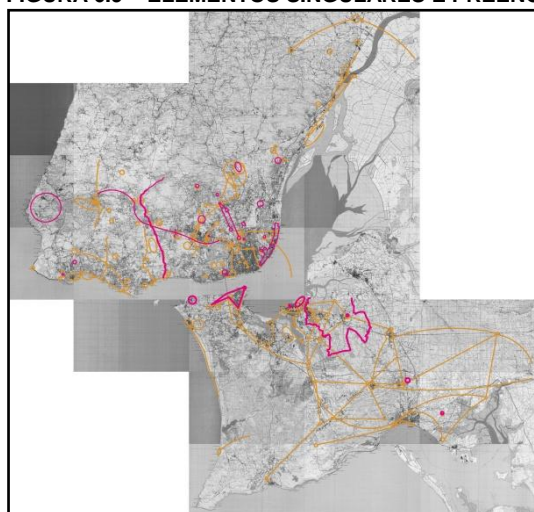
Salientam-se as estruturas ou infra-estruturas que atravessam o território, que identificámos como elementos singulares. No caso que seleccionámos trata-se de elementos da estrutura ecológica associados a um conjunto relevante de ribeiras situadas na parte ocidental da AML Norte. Pelas suas características impõe-se a protecção do valor do vazio, dado que confrontam ao longo do seu trajecto com as quatro tendências identificadas.

QUADRO 6.21 – TENDÊNCIAS EMERGENTES: ALMADA/SEIXAL

	ELEMENTOS SINGULARES
METRO SUL DO TEJO	
NÓ DE ALMADA	
ARCO RIBEIRINHO POENTE	

Em síntese, relativamente aos limites entre territórios: os espaços vazios sobre os quais impendem intenções de ocupação apenas se relacionam com espaços nas mesmas condições (excepção para o caso da Nova Vila Franca, onde o valor do vazio se cruza com a grande promoção imobiliária); quanto mais periféricos são os concelhos menos os elementos singulares se relacionam com as restantes tendências. Decorre a necessidade de olhar para as tendências emergentes como parte de um sistema estruturado/estruturante, de identificar o que pode ajudar a estruturar o território e o que é a massa crítica que alimenta a estrutura. Estes aspectos serão analisados no capítulo seguinte, bem como a lógica local da periferia euclidiana e a lógica metropolitana das novas acessibilidades.

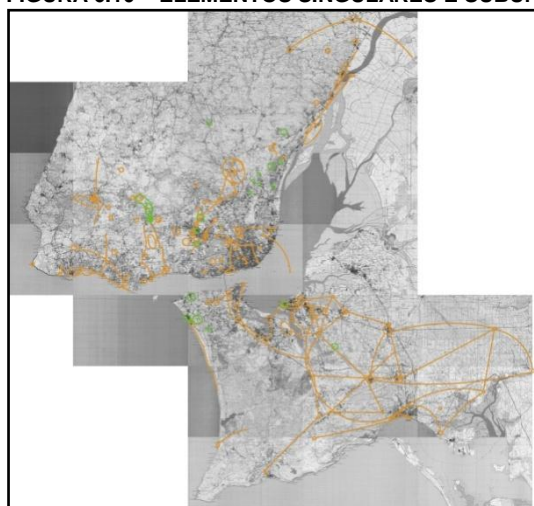
FIGURA 6.9 – ELEMENTOS SINGULARES E PREENCHIMENTO DA MALHA



	ELEMENTOS SINGULARES
	PREENCHIMENTO DE MALHA

Apesar de frequentemente os espaços objecto de grande reformulação urbanística serem atractivos para a localização de elementos singulares, observa-se ainda sim uma lógica de segregação entre elementos singulares e restantes programas. A reivindicação de melhor acessibilidade por parte dos habitantes do Parque das Nações contrasta com os elevados investimentos nesta área. A grande operação urbanística que englobou todas estas intervenções não foi suficiente para evitar situações deste tipo.

FIGURA 6.10 – ELEMENTOS SINGULARES E SUBURBANIZAÇÃO

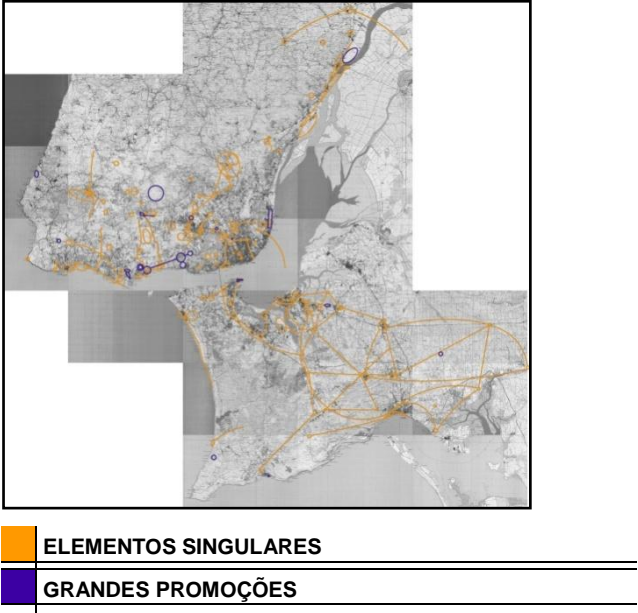


	ELEMENTOS SINGULARES
	SUBURBANIZAÇÕES

A relação entre elementos singulares e áreas de suburbanização traduz a mudança de geografia na AML, com os primeiros situados nas periferias, que entretanto ganharam nova

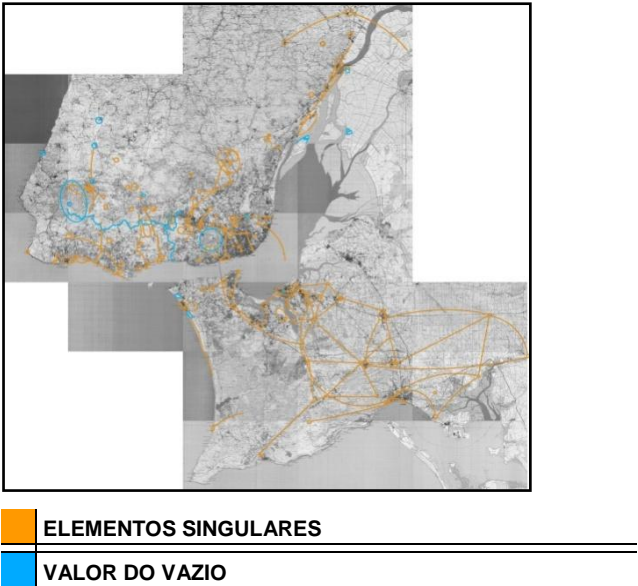
atração com as novas acessibilidades. Apesar da proximidade, a relação entre elementos singulares e áreas de suburbanização é frequentemente distante. Os elementos singulares dependem de acessos que não passam pelos subúrbios e que até os evitam.

FIGURA 6.11 – ELEMENTOS SINGULARES E GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS



A relação entre elementos singulares e grandes promoções imobiliárias baseia-se na competição pelas mesmas localizações. São ocupações que beneficiam de novas acessibilidades e que procuram solo disponível sem relação especial com nenhuma das outras tendências. A localização exclusiva parece ser o mote que as orienta, o que faz com que mesmo quando se localizam em espaços próximos raramente tenham em comum elementos de acesso. O mesmo é válido para a relação entre elementos do mesmo tipo.

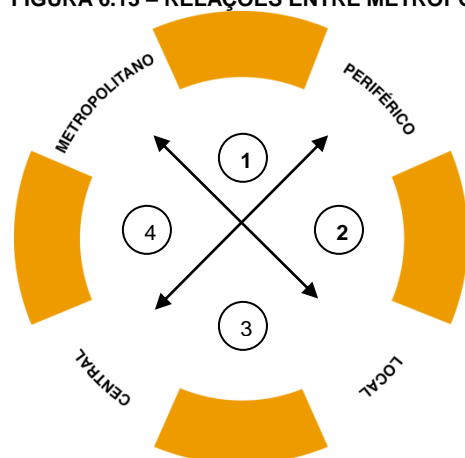
FIGURA 6.12 – ELEMENTOS SINGULARES E VALOR DO VAZIO



A relação dos elementos singulares com os vazios pauta-se pela atracção que os segundos exercem nos primeiros. Esta atracção deve-se ao estatuto especial de alguns dos vazios em causa. Quanto maior é o grau de protecção dos espaços, maior aparenta ser o nível dos elementos singulares que tendem a aceder a ele. Iniciativas por parte de entidades públicas privadas tendem a ser mais eficazes na tentativa de conseguir localizações em espaços de maior valor. A Fundação Champalimaud tenta instalar a sua sede na Área de Paisagem Protegida Sintra-Cascais³⁷ e o Ministério da Justiça tenta instalar a Cidade Judiciária numa pedreira desactivada em Caxias. Outro exemplo em que elementos singulares se combinam com espaços vazios encontra-se associado à instalação de infra-estruturas. O interesse público destas é usado como argumento para a ocupação daqueles espaços.

Em termos de estrutura territorial, podemos considerar no extremo oposto aos elementos singulares, com potencial estruturante, as áreas de suburbanização, com necessidades de estruturação. Estes espaços de construção seguiram duas tendências com impactos distintos no território: áreas compactas, com predominância de habitação colectiva, próximos das acessibilidades, mais concorrentes com as áreas de renovação da malha existente e as grandes promoções imobiliárias; áreas dispersas associadas a uma rede difusa de pequenas acessibilidades, cujo efeito mais predatório do território gera uma posição mais defensiva relativamente aos espaços vazios.

FIGURA 6.13 – RELAÇÕES ENTRE METROPOLITANO E LOCAL E CENTRAL E PERIFÉRICO



1	SESIMBRA
2	MOITA
3	ODIVELAS
4	OEIRAS

Para tal, defendemos a necessidade de assegurar a visão metropolitana presente nos paradigmas do policentrismo e da estrutura territorial ecológica. As áreas metropolitanas deparam-se com a necessidade de desenvolver um território em rede, de forma equilibrada, e por outro lado de assegurar e salvaguardar os territórios componentes da estrutura e que estão em muitos casos sujeitos a pressões de ocupação. A fragmentação dos territórios urbanos, e

³⁷ Esta era a notícia à época (ver anexo). A Fundação Champalimaud acabou por se instalar em Lisboa.

em particular dos territórios metropolitanos, conduz-nos à necessidade da coesão territorial, embora raramente se equacione como essa coesão territorial pode passar pela abordagem de um espaço urbano descontínuo. Esta questão conduz-nos ao paradigma da continuidade do espaço público, sobre o qual existe menos consenso – os partidários do espaço urbano disperso e da auto-regulação das dinâmicas confiam nas tendências de organização do território para justificar novos modelos, como o potenciar do efeito de túnel proporcionado pelas acessibilidades em áreas metropolitanas. A análise pode ser feita a diferentes escalas: na articulação em termos de desenho urbano entre as dinâmicas metropolitanas e as dinâmicas locais e na articulação das novas intervenções resultantes de dinâmicas metropolitanas com as pré-existências (em grande parte dos casos correspondem às antigas periferias da Grande Cidade). Na figura 6.13 e quadro 6.22 apresenta-se a relação entre os elementos de importância metropolitana e os de importância local, escalas e o posicionamento central ou periférico de cada território.

QUADRO 6.22 – POTENCIAIS QUESTÕES CRÍTICAS ENTRE ÁREAS CENTRAIS E PERIFÉRICAS DE IMPORTÂNCIA LOCAL E PERIFÉRICA

		METROPOLITANO		LOCAL	
		CENTRAL	PERIFÉRICO	CENTRAL	PERIFÉRICO
METROPOLITANO	CENTRAL	PROCURA AUTONOMIA (TAGUS PARK E UNIVERSIDADE CATÓLICA)	PROCURA LIGAÇÃO POR MODOS POUCO SUAVES (ELEMENTOS SINGULARES E GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS)	EVITA OS CENTROS LOCAIS	PODE GERAR RUPTURAS NO DESENHO PARA EVITAR PROXIMIDADE
	PERIFÉRICO	NOVO SUBÚRBIO / ELEMENTO SINGULAR (DIFERENTES CARGAS)	PODE GERAR USOS INCOMPATÍVEIS	DESVALORIZA OS CENTROS LOCAIS	PARTILHAM MÁS ACESSIBILIDADES
LOCAL	CENTRAL	PROXIMIDADE ESPACIAL: POUCA ARTICULAÇÃO	AGRAVANTE DA IMAGEM POUCA LIMPA DE AMBOS	AUSÊNCIA DE ARTICULAÇÃO	COMPLEMENTAR
	PERIFÉRICO	GERA USO INFORMAL DO ESPAÇO	PROXIMIDADE	DISTÂNCIA	DIFERENTES GÉNESES

Para a análise destas relações centrar-nos-emos nos seguintes aspectos: nos diferentes graus de mistura de usos (a mistura como solução ou fonte de problemas e os diferentes interesse sobre um mesmo território); nas diferentes escalas de projecto urbano (o confronto de programas e de agentes transformado em acções sobre o território); nos processos de

transformação que tenham sido afectados por novas acessibilidades (a metropolitanização como um caminho para construir o território-rede); nos diferentes padrões de organização de estruturas urbanas; na articulação e espaços de fronteira entre estruturas urbanas. A análise dos diferentes espaços centrais e periféricos de importância local e metropolitana depende de um conjunto alargado de factores de desenho: 1 – Relações visuais: dimensão dos espaços; alcance visual; 2 – Relações com o edificado: textura das fachadas; 3 – Geometria dos traçados: elementos estruturantes; espaços estruturados; estrutura funcional (diversidade funcional, hierarquia funcional, urbanidade, carácter, identidade); 4 – Distância a que têm de estar separados e que dimensão devem ter para ser independentes; como se cruza a dimensão de conjuntos (800 m/1200 m) urbanos com continuidade visual (100 m); 5 – Impacto local da compressão espaço/tempo e estrutura funcional; diferenciação de malhas.

Para a análise que se segue no capítulo 7 adoptámos os seguintes conceitos: Elementos Estruturantes e Espaços a Estruturar; Elementos Singulares; Espaço Consolidado, com Construção e Traçado.

Consolidar o espaço urbano com vista a garantir relações visuais, percepção da dimensão dos espaços e controle do alcance visual, implica uma completa definição física e funcional. Tendo em consideração a condição específica dos territórios a analisar, seleccionaram-se os parâmetros considerados relevantes para a avaliação da estrutura urbana.

CAPÍTULO 7 – Traçados

As cidades contemporâneas são construídas em grande parte sobre territórios não consolidados. A procura da forma da nova cidade encara assim um desafio suplementar: a um tempo apoia-se num modelo mais ou menos explícito e lida com pré-existências que nunca tiveram expressão suficiente para se afirmar como referências urbanísticas. Este limbo tem associados valores de vária ordem, sendo o estético um dos mais visíveis. Jorge Liernur, que citámos no anteriormente e que foi nosso objecto de reflexão noutros contextos (MOTA ET AL., 2007), desconstrói o conceito de feio correntemente associado a estes espaços. Explica-os como resultado da sobreposição de processos políticos, sociais, culturais e urbanos inacabados, dando o exemplo das cidades da América Latina: *“It seems more appropriate to consider that the permanent destruction of Latin America political, social, cultural and urban conventions and forms corresponds to another category: ugliness”* (LIERNUR, 1997: p. 198-199). O presente capítulo centra-se na abordagem dos espaços urbanos não consolidados, como matriz da futura cidade. A leitura que fazemos sobre estes espaços da AML corresponde a um passo intermédio da nossa investigação, para teste e avaliação prévia das variáveis que validaremos nos capítulos seguintes.

Esta cidade “não canónica”³⁸ tem um espólio de estudos nas suas mais diversas declinações: desde o livro dos anos 70, citado também no capítulo 3, de Venturi e Brown, intitulado *Learning from Las Vegas* e que faz a leitura da ocupação ao longo de uma importante rodovia daquela cidade, até ao *Cities Without Cities* de Thomas Sieverts, publicado pela primeira vez em 1997 (versão alemã), que interpreta a região ex-industrial do *Ruhrgebiet*. A cidade não consolidada da AML apresenta na relação entre os seus elementos troços comparáveis ao *strip* de Las Vegas e, quanto à relação forma/fundo, alguma proximidade com a região alemã do *Ruhrgebiet*. Abordaremos aqui os traçados e o que eles implicam na cidade futura. No final do capítulo daremos um apontamento sobre forma urbana, embora este tema, mais abrangente que o dos traçados, seja objecto de aprofundamento adiante. Partindo deste enquadramento, mais do que a descrição das diferentes malhas, interessa-nos evidenciar a oposição do padrão ortogonal aos restantes. Vimos no capítulo 3 como a preocupação com a recuperação do desenho no plano está patente em diferentes autores na valorização dos traçados e das variantes que podem assumir.

7.1 Padrões de traçados: da periferia da Grande Cidade à periferia metropolitana

Seguindo esta ordem de ideias, na figura 7.1 apresenta-se o mesmo tipo de análise para os territórios a poente da cidade de Odivelas. Este exemplo e os seguintes foram cartografados sobre ortofotomapas à escala 1:10.000. Cada figura cobre uma área de 5000 metros por 5000

³⁸ O termo é cunhado por Álvaro Domingues.

metros correspondente a 2500 hectares. Estes espaços, na sua maioria de génese ilegal, numa topografia relativamente acidentada e onde predomina o minifúndio, produziram uma malha urbana onde o padrão ortogonal tem alguma expressão, mas onde é reduzida a continuidade dos conjuntos que produz. A malha mais recente, em construção à data deste ortofotomapa, adopta padrões de traçado maioritariamente não ortogonal. Os principais pontos focais deste território localizam-se entre áreas fragmentadas com traçados de padrão ortogonal e espaços vazios. Identificaram-se 54 malhas de padrão ortogonal com dimensões variáveis entre 0,5 hectare e 24 hectares.

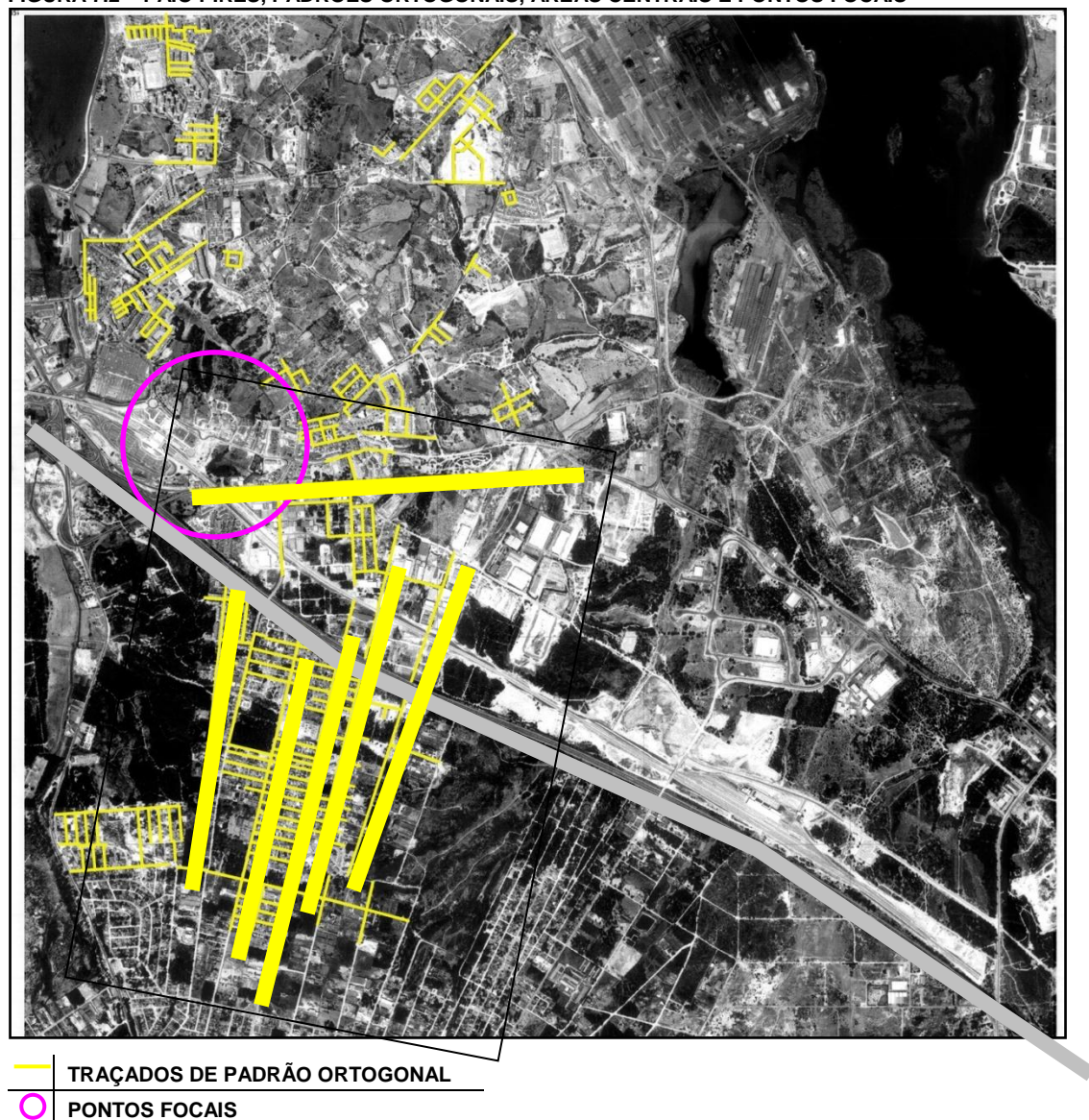
FIGURA 7.1 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCAIS, ODIVELAS



Destacam-se na figura 7.2 os traçados de padrão ortogonal, as principais áreas centrais e as áreas envolventes mais próximas tendo em conta a relação distância/tempo. A presença de malhas de padrão ortogonal faz-se sentir sobretudo na área que fica a sul da EN10. O efeito barreira da A2 é inferior ao que se poderia esperar. A topografia suave e a estrutura fundiária

de grande propriedade permitiram que os traçados ganhassem extensão, sobrevivendo mesmo à construção do troço da A2 entre o Fogueteiro e Setúbal. A norte da EN10 observa-se uma maior fragmentação de traçados e uma menor dimensão de áreas abrangidas pelos mesmos. A área central de dimensão mais relevante situa-se na transição entre estes dois conjuntos. Identificaram-se 25 malhas de padrão ortogonal com área variável entre 1 hectare e 180 hectares.

FIGURA 7.2 – PAIO PIRES, PADRÕES ORTOGONAIS, ÁREAS CENTRAIS E PONTOS FOCAIS





Transpondo estes conceitos para o caso do Barreiro, verificamos que o corte dos tecidos resultante da linha de caminho-de-ferro se assume como pré-existência importante. É expressiva a presença de espaços inacabados, bem como a ausência de um elemento dominante. Apesar de tudo, os grandes conjuntos apresentam-se associados a grandes fracturas, o que pode ser visto com um elemento positivo. Na figura 7.3 identificam-se os

elementos ordenadores do espaço urbano da cidade do Barreiro. A malha, de padrão predominantemente ortogonal, reflecte uma forma urbana orientada resultante de intenções muito precisas quanto a este espaço. Apesar de o caminho-de-ferro ser uma clara barreira ao desenvolvimento destas malhas, a homogeneidade é garantida pela presença, ainda que descontínua, de traçados de padrão ortogonal nos dois lados da linha. Os pontos identificados como focais consistem em edifícios públicos ou de uso colectivo. A imagem é clara quanto à reduzida relação entre os elementos da malha urbana com algum peso estruturante e garante de alguma continuidade urbana e os elementos do tecido urbano com potencial estruturante a nível funcional. Identificaram-se 18 malhas de padrão ortogonal com dimensões variáveis entre 2 hectares e 64 hectares.

FIGURA 7.3 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCALIS, BARREIRO



	TRAÇADOS DE PADRÃO ORTOGONAL
	PONTOS FOCALIS

A este respeito, da análise dos traçados de padrão ortogonal do conjunto Lavradio/Vale da Amoreira/Alhos Vedros/Quinta da Fonte da Prata destacamos: um sistema radial sem um centro; um traçado organizado em pequenos ³⁹ conjuntos de elementos estruturantes e elementos estruturados (esses pequenos conjuntos aparecem ainda assim ligados entre si através de ligações “umbilicais”, não estruturantes; estes elementos estruturantes aparecem associados a vazios locais); complexidade; densidade; desarticulação. Podemos assim classificar o desenho do território em termos de hierarquia, densidade e traçado. Identificaram-se 30 malhas de padrão ortogonal com dimensões variáveis entre 6 hectares e 72 hectares.

FIGURA 7.4 – MALHAS DE PADRÃO ORTOGONAL E PONTOS FOCAIS, LAVRADIO / VALE DA AMOREIRA / ALHOS VEDROS / QUINTA DA FONTE DA PRATA



1	LAVRADIO
2	VALE DA AMOREIRA
3	ALHOS VEDROS
4	QUINTA DA FONTE DA PRATA
—	TRAÇADOS DE PADRÃO ORTOGONAL

³⁹ O conceito de “pequeno” é neste caso referente a conjuntos com dimensão inferior à extensão máxima admissível de percursos a realizar a pé (entre 400 e 600 metros).

QUADRO 7.1 – HIERARQUIA, DENSIDADE E CONTINUIDADE

	ODIVELAS / VALE DO FORNO / SERRA DA LUZ	FOGUETEIRO	BARREIRO	LAVRADIO / BAIXA DA BANHEIRA / VALE DA AMOREIRA
HIERARQUIA	REDUZIDA HIERARQUIA	DADA PELA EXTENSÃO DOS TRAÇADOS ESTRUTURANTES	EDIFÍCIOS SINGULARES DESLIGADOS DA MALHA	ELEMENTOS ESTRUTURANTES SEM PONTOS FOCAIS
DENSIDADE	MALHA DENSE E HOMOGÊNEA	MENOS DENSE E HOMOGÊNEA	MALHAS DE DIFERENTES DENSIDADES	MALHA DENSE E HOMOGÊNEA
CONTINUIDADE	PULVERIZAÇÃO DE TRAÇADOS	MALHA GERADORA DE UM GRANDE CONJUNTO	VÁRIOS CONJUNTOS DIMENSÃO POUCO VARIÁVEL	UMA ÁREA E PEQUENOS CONJUNTOS

QUADRO 7.2 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES

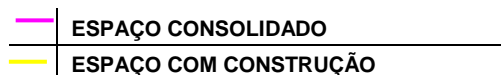
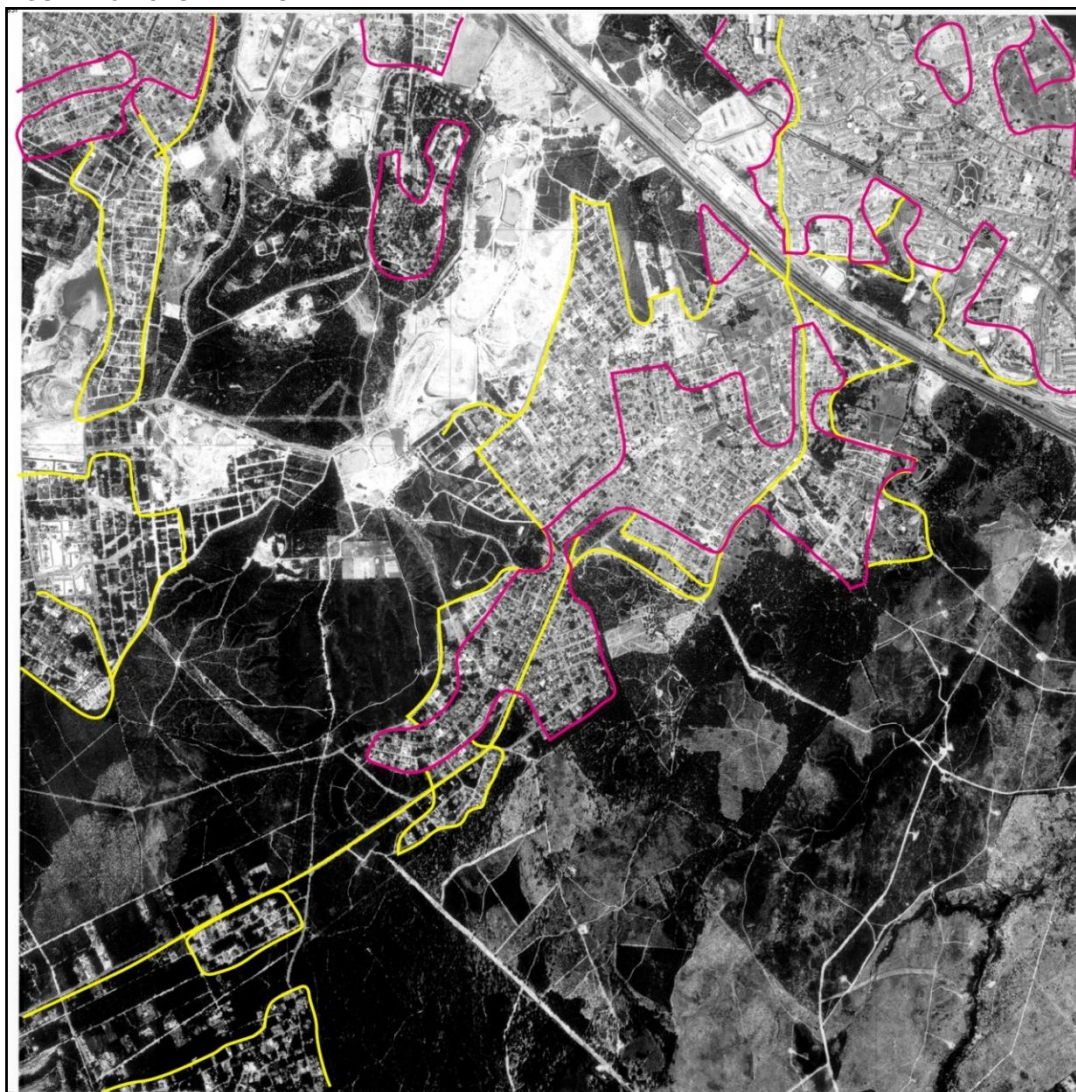
CASOS DE ESTUDO	EIXOS		PONTOS FOCAIS	
	EXTENSÃO	VALOR ESTRUTURANTE	VOLUMETRIA	FORMAS EXCEPCIONAIS
ODIVELAS / V. DO FORNO / S. DA LUZ	AUSÊNCIA DE EIXOS	REDUZIDO, PEQUENOS CONJUNTOS	SEM HIERARQUIA	DEPENDENTES DO PROGRAMA
BARREIRO	DIMENSÃO VARIÁVEL	GERADORES DE PADRÃO ORTOGONAL	DIFERENCIAÇÃO ASSOCIADA A MALHA	DEPENDENTES DO PROGRAMA
B. DA BANHEIRA / V. DA AMOREIRA	QUATRO EIXOS	TRAÇADO RADIAL	VARIÁVEL	INEXISTENTES
FOGUETEIRO	EIXOS DE GRANDE DIMENSÃO	GERADOR DE PADRÃO ORTOGONAL	REDUZIDA DIFERENCIAÇÃO	SEM RELAÇÃO COM OS EIXOS

7.2 Espaço público consolidado, com construção e traçado

Trataremos de seguida o espaço público urbano, definindo-o em três classes: espaço consolidado, espaço com construção e espaço traçado. A análise e os cálculos que apresentamos pretendem quantificar algo como a falta de legibilidade da forma urbana e nomeadamente dos seus limites. Estes cálculos não pretendem ser soluções para o problema, pretendem apenas quantificar uma parte do problema (a da legibilidade do espaço urbano, nas suas diferentes formas, e dos perímetros urbanos). Na figura 7.5 representam-se os espaços consolidados, construídos e rede viária existente previamente à fase de ocupação que deu origem ao conjunto construído da Cruz de Pau. À semelhança do trabalho apresentado no subcapítulo anterior, utilizámos ortofotomapas à escala 1: 10.000, cobrindo cada um deles uma área de 2500 hectares. Pela leitura destes elementos constata-se a existência de uma rede viária de base, prévia à construção da auto-estrada A2 (na figura, em cima à direita). Observa-se que essa rede viária inicial teve um efeito estruturante reduzido na consolidação do espaço urbano. Os espaços consolidados na figura ocupam uma área total de cerca de 300 hectares, com conjuntos de dimensão variável entre cerca de 10 hectares e de 150 hectares. O espaço consolidado no centro da figura tem uma área aproximada de 130 hectares e um perímetro de cerca de 10 quilómetros. A relação entre a área e o perímetro deste espaço consolidado ronda os 120 m² de espaço consolidado / metro de perímetro. Se o perímetro tivesse uma forma mais regular, ou o mesmo será dizer se existisse um espaço urbano consolidado de forma mais

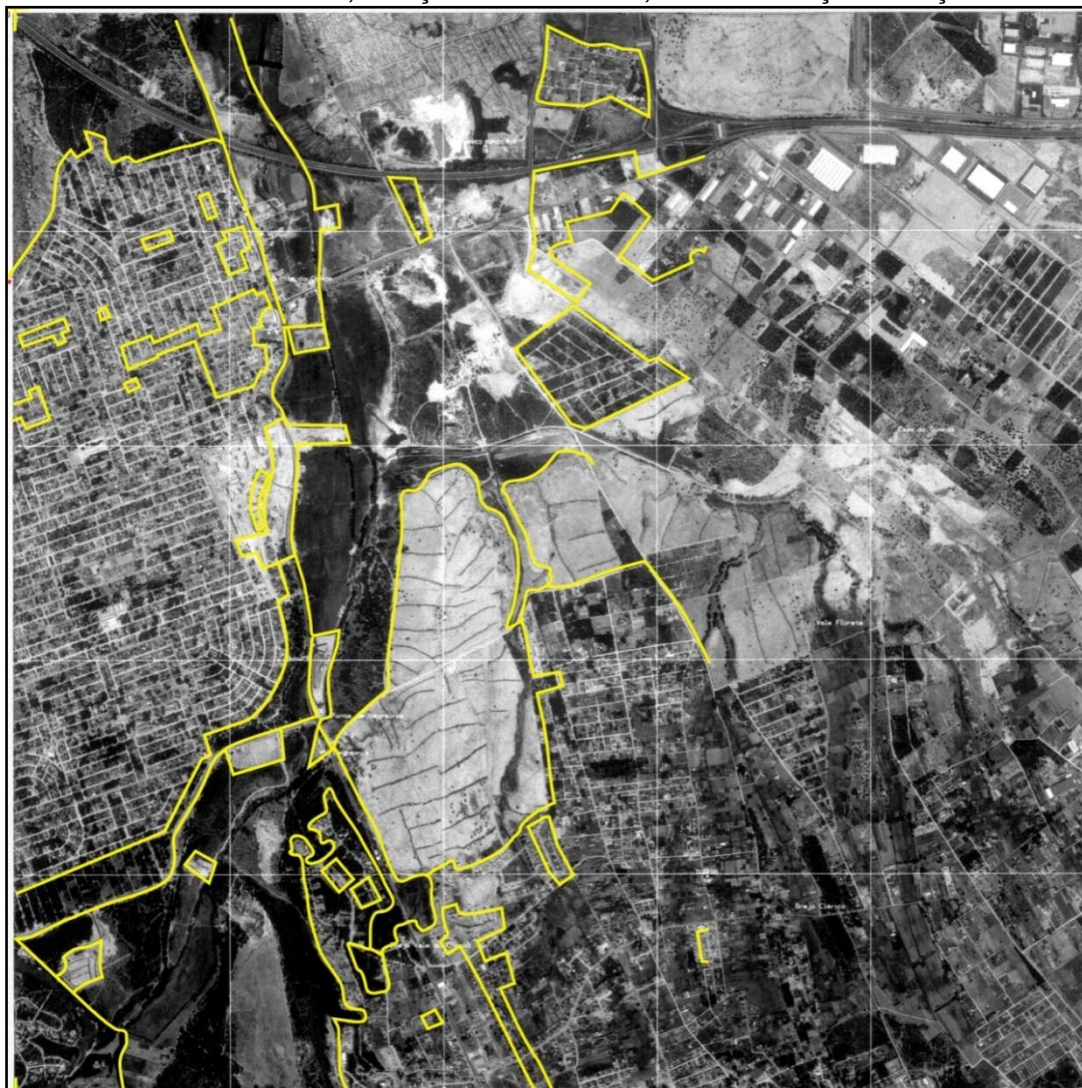
homogénea, poderíamos ter para o mesmo perímetro uma área de espaço urbano consolidado muito superior. Como exemplo, se os 10 quilómetros de perímetro que medimos correspondessem a uma superfície quadrangular, estaríamos a falar de uma área urbana de cerca de 625 hectares, em vez dos 130 hectares do caso analisado. Ou seja, a relação do perímetro urbano face à área urbana seria muito menor. Para os mesmos 130 hectares de espaço urbano, se considerássemos um polígono de 1300 metros por 1000 metros, estaríamos perante um perímetro urbano de 4600 metros, menos de metade dos 10.000 metros calculados para o caso analisado. A quantidade de frente urbana a tratar, a que subjaz o investimento na legibilidade da forma urbana, reduzir-se-ia consideravelmente.


FIGURA 7.5 – CRUZ DE PAU



Por outro lado, na figura 7.6 representa-se o espaço consolidado e com construção em torno da Vala Real. Apesar da grande dimensão das áreas ocupadas com construção, os espaços consolidados de acordo com o critério utilizado são reduzidos e fragmentados.

FIGURA 7.6 – QUINTA DO CONDE, ESPAÇOS CONSOLIDADOS, COM CONSTRUÇÃO E TRAÇADOS



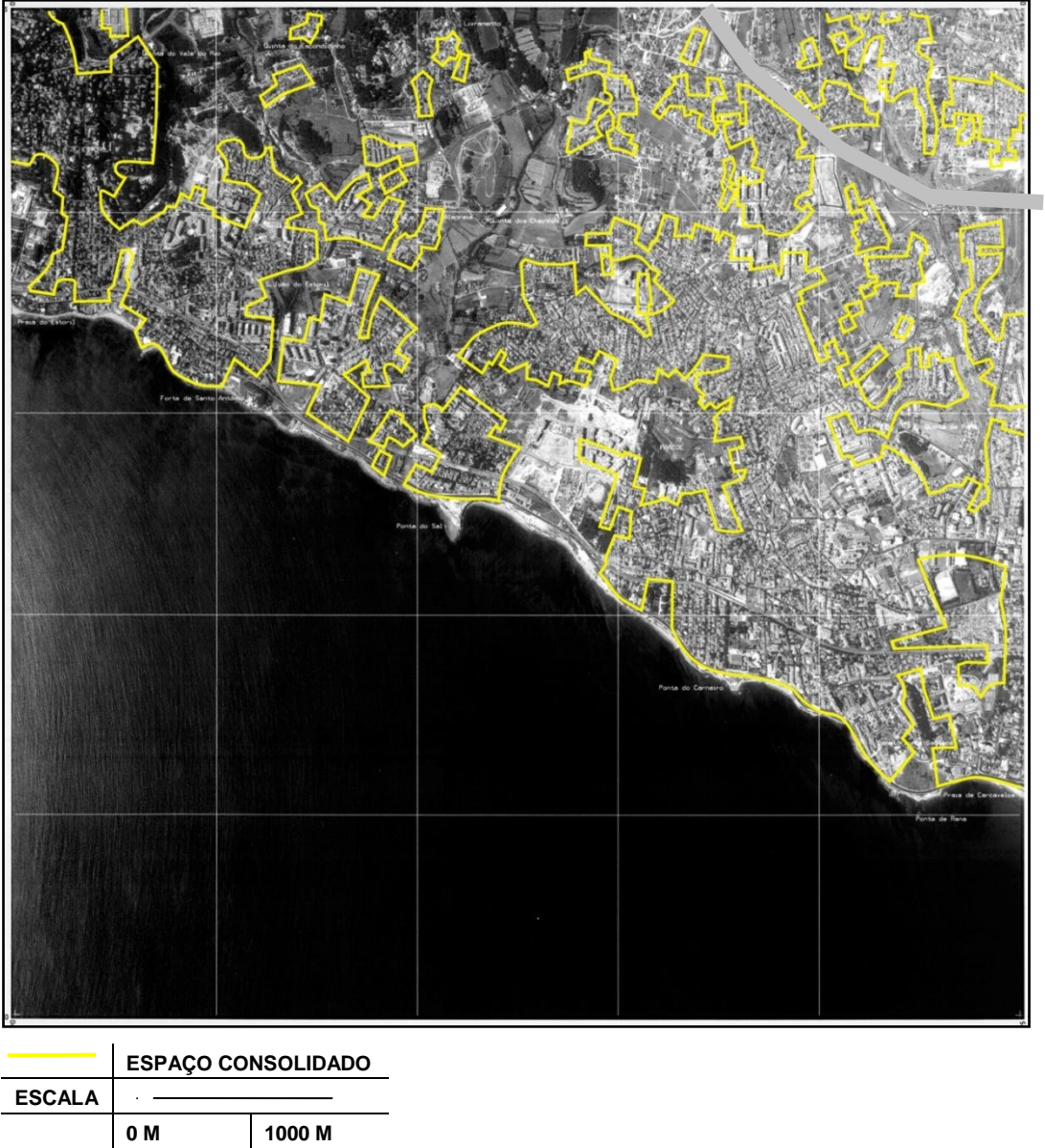
	ESPAÇO COM CONSTRUÇÃO
ESCALA	
	0 M 1000 M

~

Para além destes espaços urbanos consolidados, propõe-se a identificação dos espaços urbanos não consolidados como espaços urbanos construídos (que já têm construção mas não em quantidade e qualidade suficientes para definir o espaço público) e espaços urbanos traçados (que não têm construção, mas que processos de urbanização inacabados de diversa origem transformaram, pela passagem de vias e abandono do uso agrícola e ou florestal, em espaços já não rurais). Os espaços traçados são territórios que se encontram num estágio de não ocupação e em que a intervenção não foi suficiente para que se considerem urbanizados (aptos ao uso urbano com a construção de redes de infra-estruturas de saneamento básico e de energia e de telecomunicações necessárias). Considerar estes espaços como urbanizados só contribuirá para alimentar a especulação fundiária. São terrenos que foram normalmente

adquiridos a custos muito baixos e cuja não urbanização falta provar que acarretará danos elevados para os seus proprietários. Pretende-se defender com isto a possibilidade de intervenção, embora não deva constituir uma preocupação da vida colectiva e do interesse público.

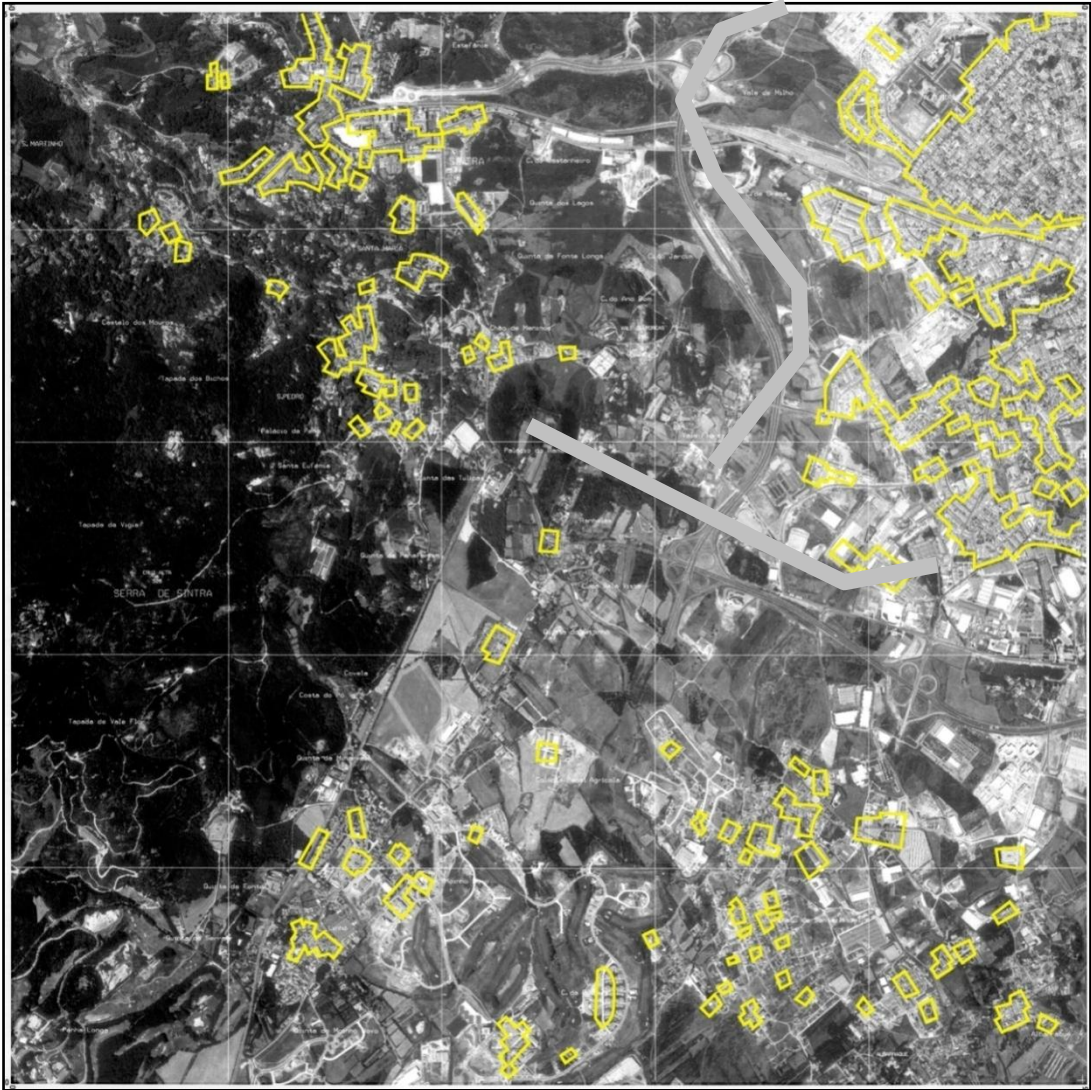
FIGURA 7.7 – ESTORIL




Na figura 7.7 identificam-se os espaços consolidados num território em que estes são maioritários. Apesar disso, as áreas que ocupam são bastante recortadas, proporcionando a existência de áreas de fronteira de grande dimensão, relativamente à dimensão das manchas em questão. Observam-se duas direcções predominantes, reveladoras de uma ocupação ao longo da costa e de uma ocupação entre a costa e a auto-estrada A5. Os espaços urbanos consolidados ocupam neste caso cerca de 620 hectares. Os conjuntos de menor dimensão rondam os 2 hectares. O grande espaço urbano situado a nascente tem uma área próxima de

280 hectares. Aos cerca de 620 hectares de espaços consolidados correspondem perímetros com uma extensão aproximada de 40 km. A relação entre a área dos espaços consolidados e os respectivos perímetros ronda os 160 m² de espaço consolidado / metro de perímetro urbano.

FIGURA 7.8 – SINTRA

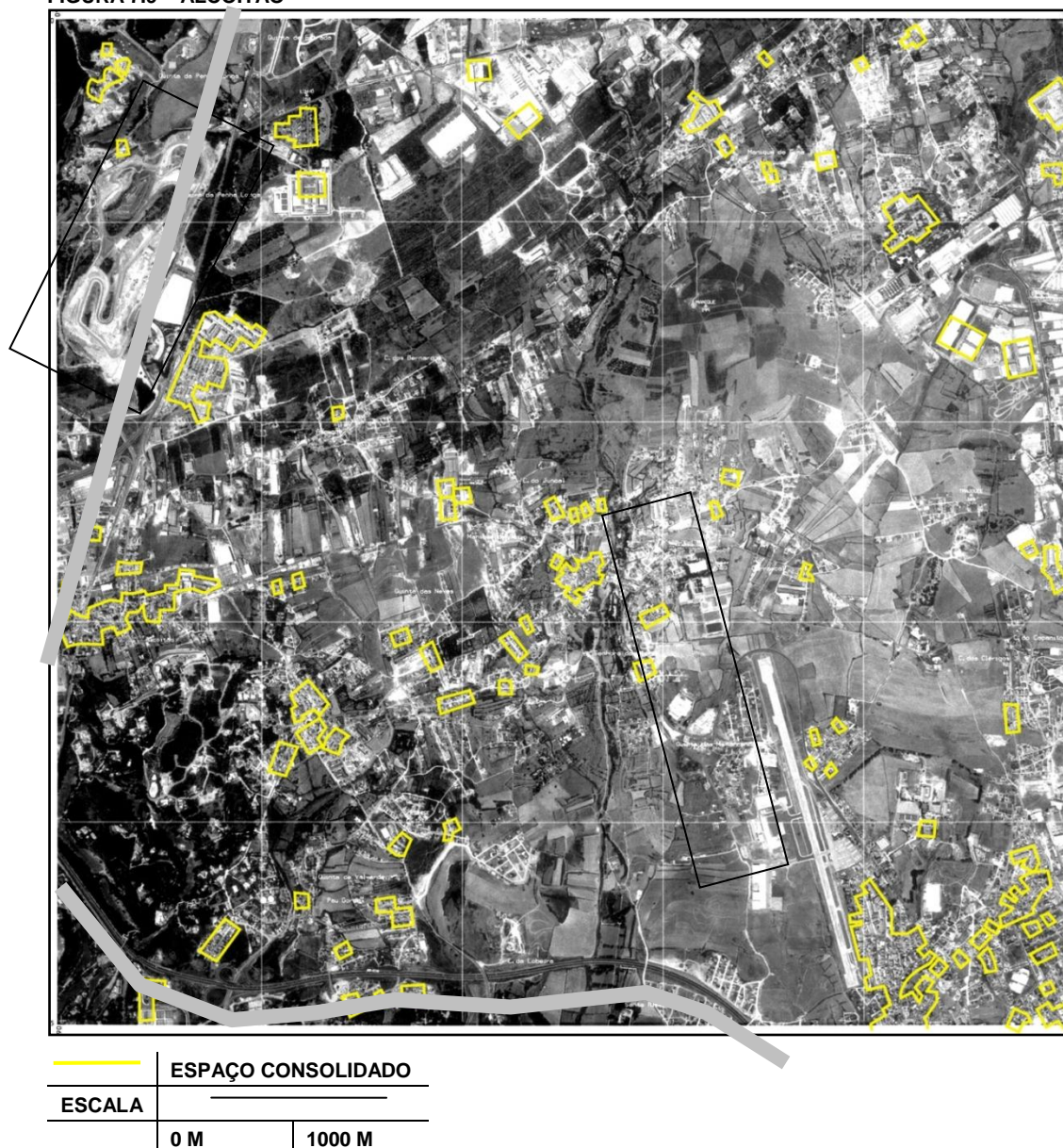


	ESPAÇO CONSOLIDADO	
ESCALA		
	0 M	1000 M

A mesma análise para uma das principais áreas protegidas da Área Metropolitana de Lisboa permite evidenciar dois tipos de dinâmicas: 1 – a ocupação a nascente, estruturada pelo IC19 e pelo caminho-de-ferro de Sintra; 2 – a ocupação na orla da Serra de Sintra. Trata-se, como seria de esperar, de dois padrões de ocupação com características bastante diferentes: o primeiro, compacto e de reduzido recorte; o segundo de pequena dimensão e fragmentado. Pelo meio observa-se um hiato no qual se adivinha o surgimento de um novo eixo rodoviário, o IC13 (Sintra-Mafra). Ao efeito de barreira deste elemento novo juntar-se-á por certo o surgimento de novas tipologias de ocupação.

Desta forma, o conceito de espaço urbano consolidado tem vindo a ganhar peso com a crescente emergência de áreas de expansão não organizadas e inacabadas. A colaboração no estudo de casos para o livro *Políticas Urbanas* (PORTAS, DOMINGUES E CABRAL, 2003) permitiu ter um contacto com esta realidade numa perspectiva mais alargada (nomeadamente com os casos do Norte Atlântico, da AML e do Algarve). No caso da AML, a percepção de que os espaços urbanizáveis são muito superiores ao necessário para acolher o crescimento esperado para as décadas futuras (a que já tínhamos aludido em 1996) coloca-nos perante a necessidade de questionar o conceito de espaço urbano consolidado.

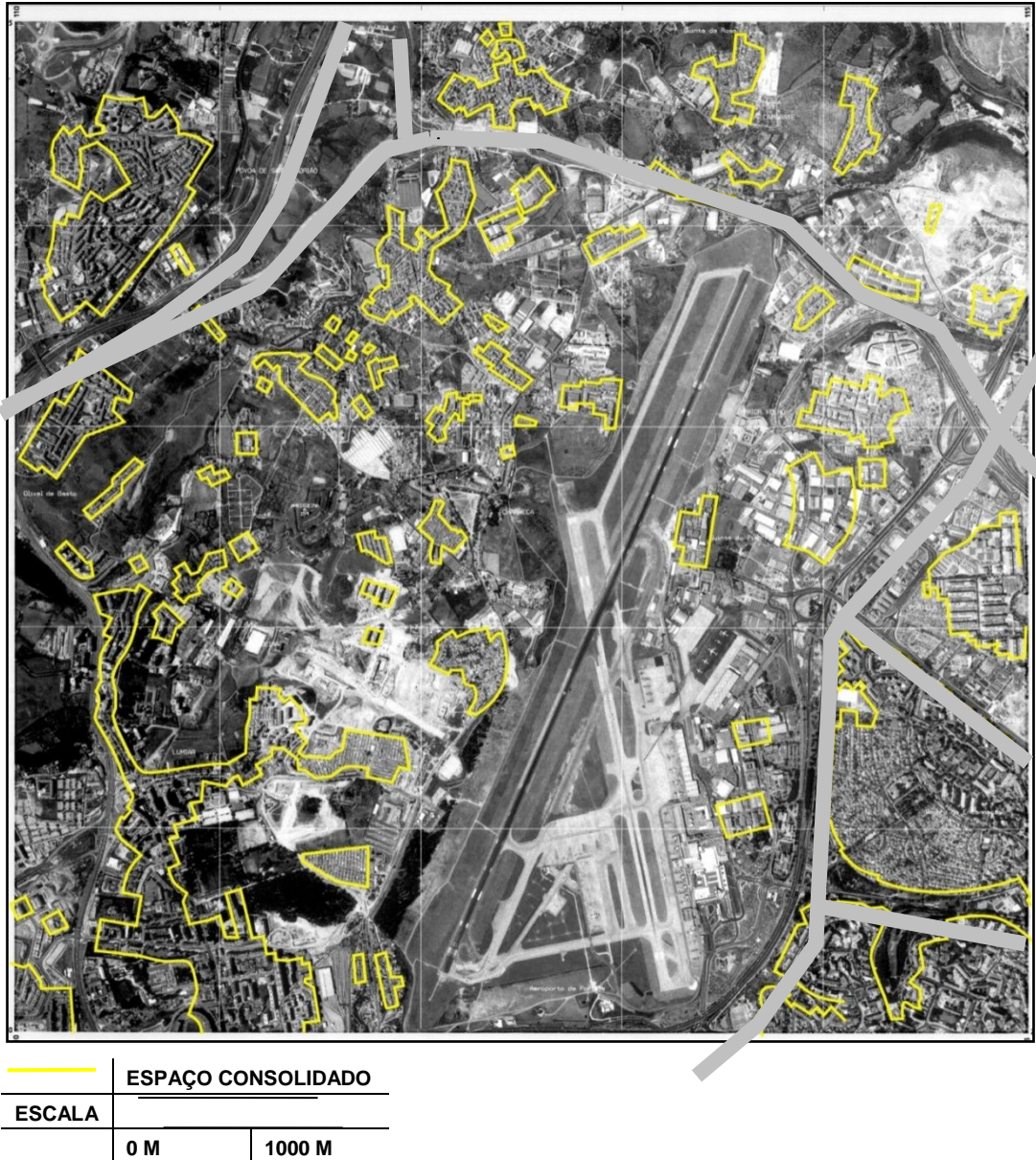
FIGURA 7.9 – ALCOITÃO



Na figura 7.9 encontram-se representados os espaços consolidados entre dois grandes eixos de ocupação urbana: o eixo de Sintra, que se encontra a norte da imagem, e o eixo de Cascais, que se encontra a sul. O território é marcado pela presença de elementos que ocupam áreas

significativas: o Autódromo do Estoril, situado na imagem no canto superior esquerdo; o Aeródromo de Tires, em baixo à direita, e a A5, na parte inferior da imagem. Os espaços consolidados são uma escassa minoria das áreas ocupadas e distribuem-se de forma fragmentada. Raramente correspondem a espaços públicos (ruas) que excedam as escassas dezenas de metros. Constituem inexpressiva excepção alguns casos entre os dois grandes equipamentos (autódromo e aeródromo) e a A5. O ortofotomapa de Alcoitão apresenta como pontos interessantes: a tendência para os espaços consolidados estarem afastados dos principais nós; o peso da urbanização no conjunto dos espaços não consolidados; a relação do espaço consolidado com as vias principais.

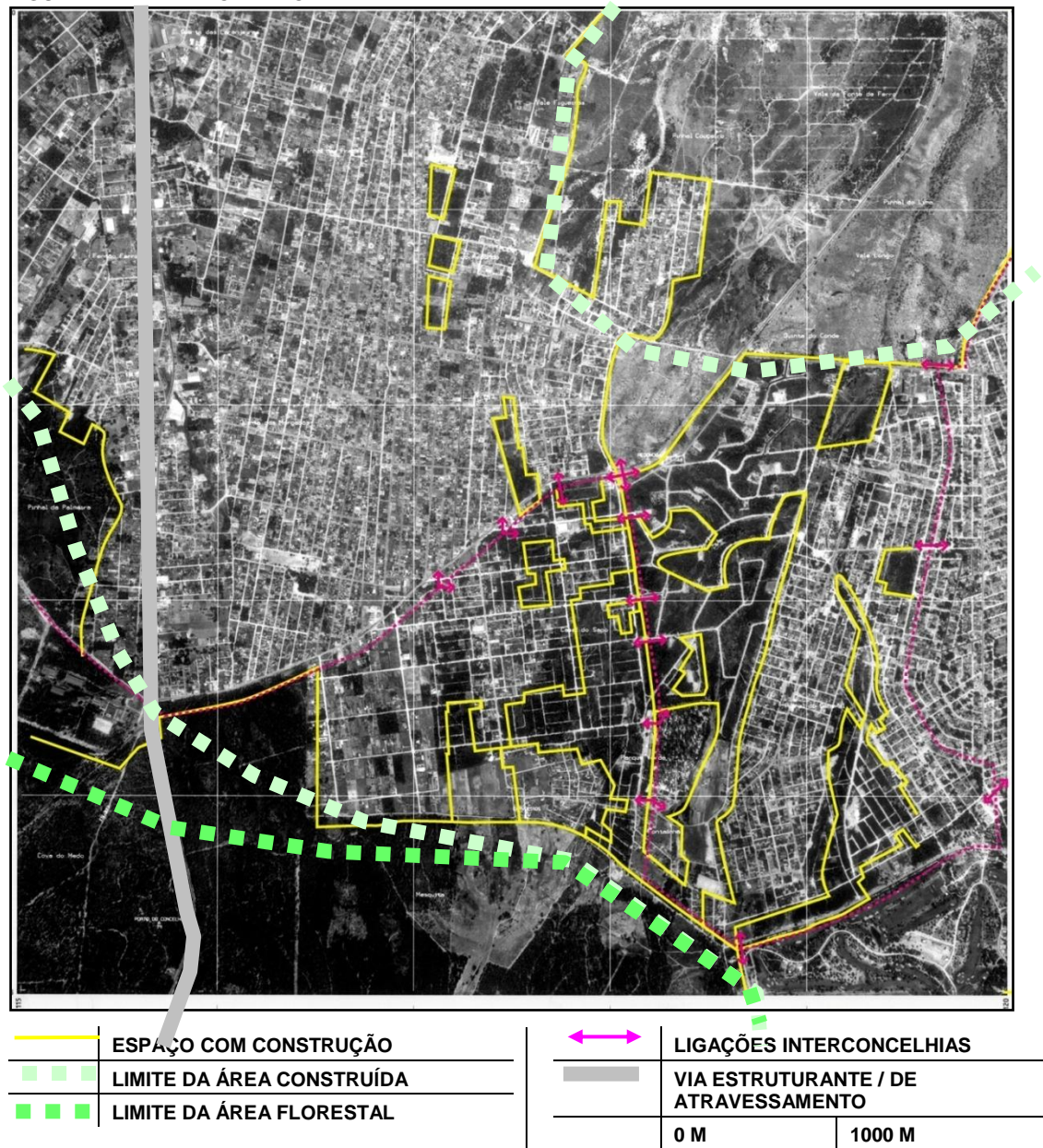
FIGURA 7.10 – LISBOA, AEROPORTO



Na figura 7.10 destacam-se os espaços consolidados na expansão nordeste da cidade de Lisboa e as grandes áreas afectas a serviços em torno do aeroporto em virtude da proximidade aos grandes eixos de acessibilidade rodoviária consolidados, que, contudo, não se traduzem

em continuidade construída. Este exemplo é revelador da necessidade de se adequar o conceito de espaço urbano consolidado nas ocupações de inspiração modernista, pela ausência de rua-corredor e pela existência de grandes espaços verdes estruturantes (como o caso dos espaços verdes entre o Bairro da Encarnação e os Olivais Sul). O espaço urbano consolidado deve presumir a possibilidade de existirem espaços vazios (edificado privado, pedaços de tecido urbano), desde que a definição do espaço público seja clara (em termos dos seus limites, dos seus usos e da sua forma). Este parece-nos ser um campo no qual o grau de exigência deve ser elevado e não se tratar de um valor que, uma vez adquirido, esteja garantido para sempre. Um espaço urbano consolidado não mantido pode derivar para um espaço urbano não consolidado, com a degradação e com as acções invasivas de usos não previstos.

FIGURA 7.11 – FERNÃO FERRO



Este facto pode ser confirmado pela quantidade de áreas comprometidas por loteamentos ilegais não terminados (Figura 7.11), pelas novas frentes de construção abertas com a primeira geração de PDMs, tanto através de licenciamento de construção em espaços rurais como através de licenciamento de minúsculos loteamentos em áreas urbanas sem dimensão ou contiguidade com outras áreas que garantam a consolidação do espaço. Excluem-se deste raciocínio as áreas em urbanização, em processos que podemos considerar de duração normal à escala humana (para Aldo Rossi, 40 anos), que se pode encaixar em ciclos de urbanização. As áreas de loteamento ilegal começadas na década de 60 do século XX e que hoje, volvidos 50 anos, continuam por consolidar, começam a ultrapassar esse limiar temporal; as urbanizações iniciadas com a construção da ponte Vasco da Gama há 10 anos e que actualmente poderão ser relançadas com a opção de construção do novo aeroporto ainda estão contidas nesse limiar temporal.

Dos casos analisados ressaltam algumas ideias-chave. Uma das que destacamos é a de utilização de técnicas muito simples para a avaliação do espaço público, técnicas que permitem quantificar e comparar casos. Podemos fazê-lo para a identificação dos elementos estruturantes dos traçados (técnica útil num contexto de ausência de consolidação dos espaços públicos e de reduzida hierarquização dos mesmos), para a medição do grau estruturante de cada elemento, para caracterizar fronteiras, quantificando também neste caso as diferentes confrontações possíveis e as questões que colocam (a relação entre cada área ocupada por tipo de espaço e a extensão da fronteira correspondente). O espaço urbano, para que se mantenha consolidado, necessita de regulação. Mas a definição do espaço não se faz só pela definição funcional. O espaço público necessita, como qualquer outro, de um elemento contentor. O edificado, público ou privado, revela-se assim de especial importância para a definição do espaço urbano consolidado. Se o espaço urbano consolidado obedecer a estas regras, as análises apresentadas demonstram que então, tendo em conta os padrões de ocupação da AML, só uma reduzida parte dos espaços da AML e uma ínfima parte dos territórios emergentes se podem incluir neste grupo.

7.3 Forma urbana

Alverca e Santa Iria de Azóia

Partindo destes pressupostos quanto a formas urbanas e traçados, passamos a analisar casos que ilustrem as estruturas territoriais na AML. O concelho de Vila Franca de Xira abrange uma diversidade de ocupações a que não é indiferente a sua posição metropolitana. Alverca é um caso interessante de um espaço que combina as características de lugar (estabelecido como outros ao longo e cautelosamente afastado do rio e estruturado pela EN1) com as características de nó, com uma grande praça de portagem da A1 e um nó complexo que liga

ainda à CREL, e grande assentamentos residenciais e logísticos. O Alverca Parque destaca-se como grande conjunto residencial em que a repetição do elemento edifício é patente. A procura de diversidade é feita através de diversas combinações deste elemento, organizando diversos espaços de rua. Apesar de ser a rua o elemento primordial da organização do espaço, e a sua adopção faça supor o privilegiar do peão, o que na realidade ocorre é um desenho que privilegia o tráfego automóvel em primeiro lugar. O desenho, a combinação de tipologias e o dimensionamento dos espaços permite antever nesta solução uma falta de identidade: a hierarquia não é clara, a topografia não é usada para clarificar a relação entre elementos urbanos, a organização funcional tenta retirar força ao espaço de lugar, presente ainda ao longo da ex-EN1. Trata-se de uma situação de proximidade entre uma grande promoção imobiliária e elementos singulares.

FIGURA 7.12 – ALVERCA, ESPAÇO CONSOLIDADO E GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA



(FONTE: SILVA, 2007)

Já em Alhandra o papel das redes de infra-estruturas tem como aspectos positivos da organização urbana o viaduto da A1, que atravessa a cidade e permite visualizar a igreja, valorizando-a como ponto focal. A transparência da estrutura do viaduto permite permeabilidade visual entre os espaços de um e de outro lado e, enquanto elemento singular, houve a preocupação de que este valorizasse a área de suburbanização que atravessa. Existe uma combinação de topografia com organização dos elementos estruturantes e visibilidade que

contribuem para a clareza de organização do território. Associada à permeabilidade vem a apropriação pública do espaço, patente na clareza da sua definição e da sua utilização manifesta. O viaduto oferece ainda um sentimento de protecção conferido pelo espaço coberto, a sua estrutura exibe riqueza plástica e o tabuleiro proporciona orientação pela delimitação do campo visual.

FIGURA 7.13 – VILA FRANCA DE XIRA, ELEMENTOS SINGULARES, GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO

	ELEMENTOS SINGULARES	GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA	SUBURBANIZAÇÃO
ELEMENTOS SINGULARES	 ALHANDRA		 ALHANDRA
	 SOBRALINHO		 ALHANDRA
GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA	 ALVERCA	 ALVERCA	 ALVERCA
			 ALHANDRA

(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.14 – ALHANDRA, ESPAÇO CONSOLIDADO E ELEMENTO SINGULAR



(FONTE: SILVA, 2007)

No Sobralinho salientam-se a continuidade urbana, a clareza da edificação e o contraste tipológico.

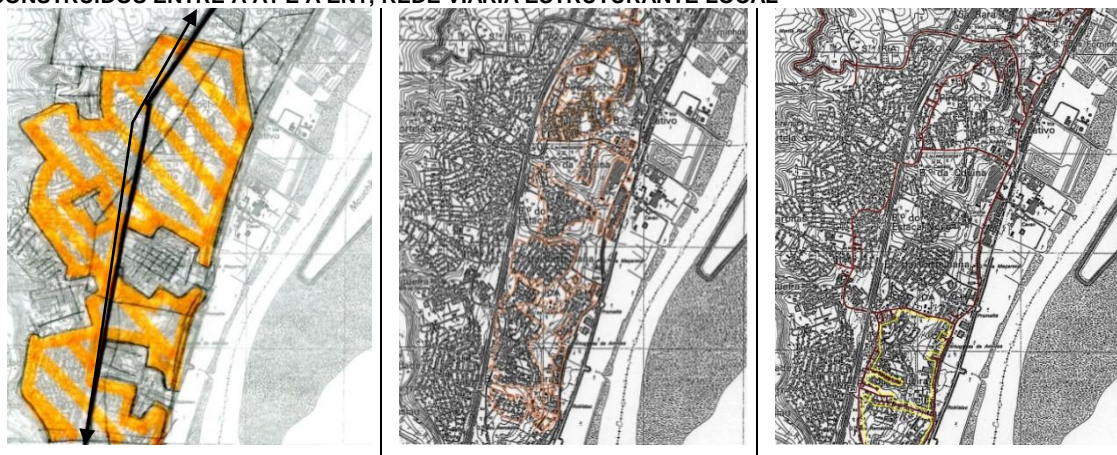
FIGURA 7.15 – SOBRALINHO, ESPAÇO CONSOLIDADO E ÁREA DE SUBURBANIZAÇÃO



(FONTE: SILVA, 2007)

A relação entre os assentamentos industriais e os bairros residenciais gerou formas muito específicas de articulação espacial. Santa Iria da Azóia é uma dessas áreas onde as áreas residenciais surgiram em dependência dos espaços industriais que surgiram na zona oriental de Lisboa a partir dos anos 40 e que se estendeu ao longo da EN1, pelos concelhos de Loures e de Vila Franca de Xira. Desde bairros construídos especificamente para os trabalhadores de grandes empresas, até áreas de promoção ilegal, passando por habitação de promoção pública, encontramos oferta residencial destinada a suprir as carências de uma população predominantemente empregada no sector secundário (SALGUEIRO, 1992: p. 352). No território situado entre a EN1 e a A1 encontramos uma combinação de urbanizações legais e de bairros ilegais, elementos importantes da estrutura ecológica metropolitana. A par de medidas para a regeneração urbana dos subúrbios – o caso mais relevante, à semelhança do que ocorre em Odivelas, corresponde ao programa Proqual para Sacavém – assiste-se à reutilização do eixo urbano-industrial da EN1, enquanto a grande operação urbanística do Parque das Nações fica paredes-meias, apenas com o rio Trancão de permeio. Um espaço residencial a que a administração prestou pouca atenção entre as décadas de 60 e 90 constituiu terreno fértil para o uso intensivo e extensivo do solo sem deixar espaços intersticiais destinados à criação de uma estrutura urbana ecológica. Estas novas ocupações, sem interferir directamente nos espaços por estruturar – em que se incluem as áreas residenciais – afectam indirectamente o seu uso. No capítulo 8, dedicado aos planos, abordaremos o caso do Plano de Pormenor para o Bairro da Petrogal, na Bobadela, incidindo na questão da integração deste na envolvente em termos de traçados e de hierarquia.

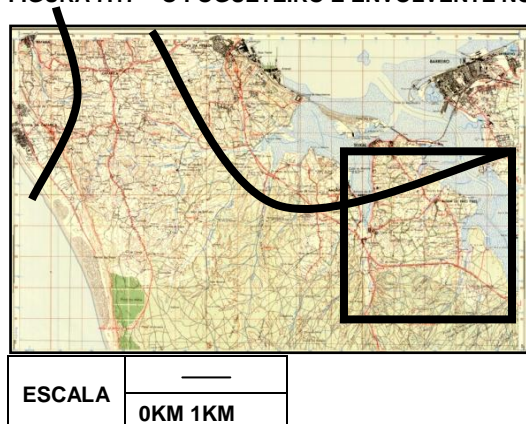
FIGURA 7.16 – SANTA IRIA DA AZÓIA: ÁREA DE SUBURBANIZAÇÃO ATRAVESSADA PELA A1; CONJUNTOS CONSTRUÍDOS ENTRE A A1 E A EN1; REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE LOCAL



Fogueteiro e Quinta do Conde

Transpondo estes conceitos para a Margem Sul, observa-se na figura 7.18 os dois agrupamentos principais que dominavam a parte noroeste da Península de Setúbal nos anos 60: a estância balnear a nascente, em toda a costa da Caparica, e a concentração urbana, antes da construção da auto-estrada A2, em torno do estuário, associada à indústria.

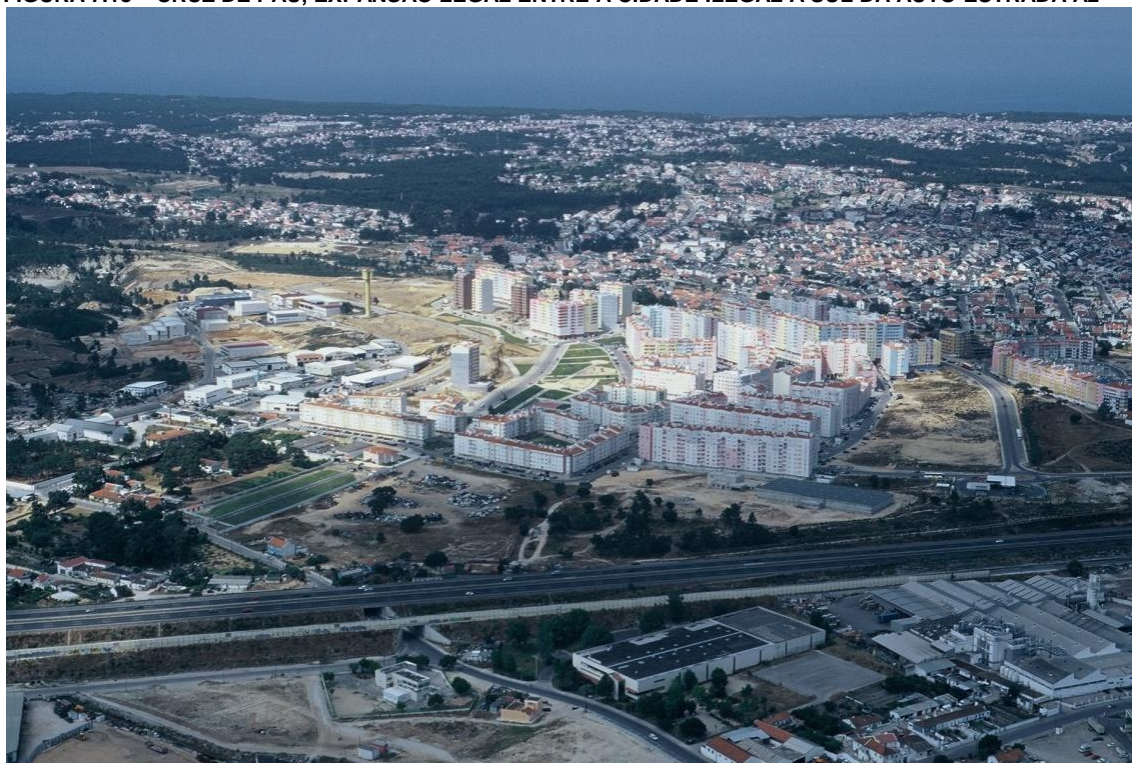
FIGURA 7.17 – O FOGUETEIRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 60 DO SÉCULO XX



O conjunto urbano envolvente do Fogueteiro levanta, ao nível do valor de cidade, diferentes questões: a presença da A2 motivou e estimulou a dicotomia entre cidade institucional e não institucional, aqui ao nível dos processos de produção do espaço urbano. Sendo o espaço a sul da A2 de génese ilegal, a sua evolução tem vindo a ser marcada por este estigma ao longo dos anos. Nele persistem nomes simbólicos como Fernão Ferro, Casal do Marco, Quinta do Conde, Pinhal das Freiras, antigos topónimos fundiários transformados em nomes de extensos desenvolvimentos urbanos. Uma análise estrita de traçados mostra-nos uma realidade muito distinta. Se atentarmos simplesmente ao alcance em extensão e em efeito estruturante dos traçados estruturantes da cidade ilegal, a sul da A2, e os compararmos com os traçados a norte, da cidade legal, verificamos uma muito maior extensão e efeito estruturante dos primeiros. O caso do Fogueteiro levanta questões ao nível da estrutura territorial ecológica, do

policentrismo e da continuidade do espaço público. Trata-se de um “subúrbio de subúrbio” a partir das grandes promoções imobiliárias geradas em torno das novas acessibilidades.

FIGURA 7.18 – CRUZ DE PAU, EXPANSÃO LEGAL ENTRE A CIDADE ILEGAL A SUL DA AUTO-ESTRADA A2



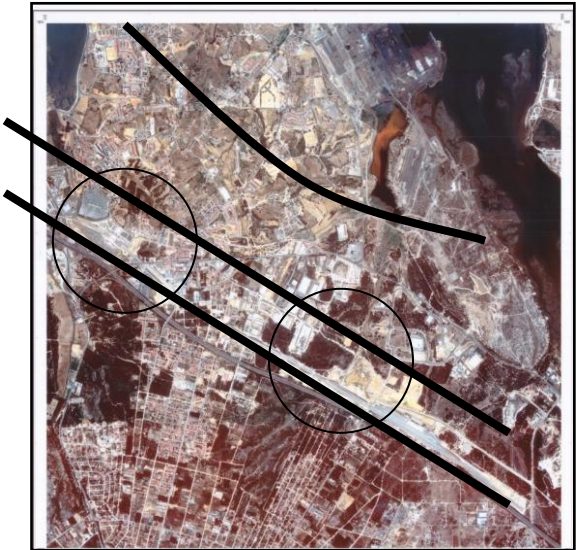
(FOTO: DOMINGUES, 2003)

A fronteira entre a cidade legal e a cidade ilegal mantém-se, apesar de surgirem novos assentamentos de génese legal mais recente no lado ilegal, como acontece com uma urbanização na Cruz de Pau. A auto-estrada afirma-se como uma linha divisória entre dois territórios que cresceram de forma distinta. As travessias superiores que ligam os dois territórios fazem parte mais do “sistema auto-estrada” do que dos sistemas urbanos que marginam esta infra-estrutura. É relevante a ausência de elementos diferenciadores do percurso da auto-estrada que nos permitam compreender os espaços urbanos envolventes. A comunicação da relação funcional e a capacidade de exprimir relações territoriais aparentam ser ricas em equívocos, exprimindo relações inexistentes ou apelando para formas de organização incongruentes com a realidade. O tratamento dado às pontes sobre a A2, com desenho e cor semelhantes, reforça o ritmo em detrimento da individualidade.

Neste sentido, a auto-estrada assume-se como um não-lugar, em que a experiência do espaço antropológico é dada pela representação do mesmo. No caso da A2 o único espaço representado é a Arriba Fóssil da Costa da Caparica, área de paisagem protegida que se encontra assinalado a meio do trajecto entre os nós do Fogueteiro e de Almada. A auto-estrada enquanto elemento singular revela um distanciamento físico e visual relativamente à envolvente em grande parte do seu percurso – de que lugar é este espaço? A dinâmica de

valorização do Fogueteiro é marcada pelo aparecimento de novos equipamentos. A relação destas áreas de suburbanização com os elementos singulares (áreas comerciais) mais próximos encontra-se reduzida ao mínimo ao nível do suporte dos diversos modos de deslocação, nomeadamente do pedonal. São patentes as preocupações ao nível de arquitectura nas novas intervenções.

FIGURA 7.19 – FOGUETEIRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX



QUADRO 7.3 – FOGUETEIRO, RELAÇÃO ENTRE ELEMENTOS SINGULARES, ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO E O VALOR DO VAZIO

	ELEMENTOS SINGULARES	SUBURBANIZAÇÃO	VALOR DO VAZIO
ELEMENTOS SINGULARES			
SUBURBANIZAÇÃO			
VALOR DO VAZIO			

(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.20 – FOGUETEIRO, ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO EM ÁREAS DE EXPANSÃO RECENTE



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.21 – FOGUETEIRO, ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO EM INTERVENÇÕES NO TECIDO CONSOLIDADO



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.22 – FOGUETEIRO, ALCANCE VISUAL E EFEITO SURPRESA EM ELEMENTOS SINGULARES E ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.23 – FOGUETEIRO, RELAÇÃO ENTRE NÓ E LUGAR

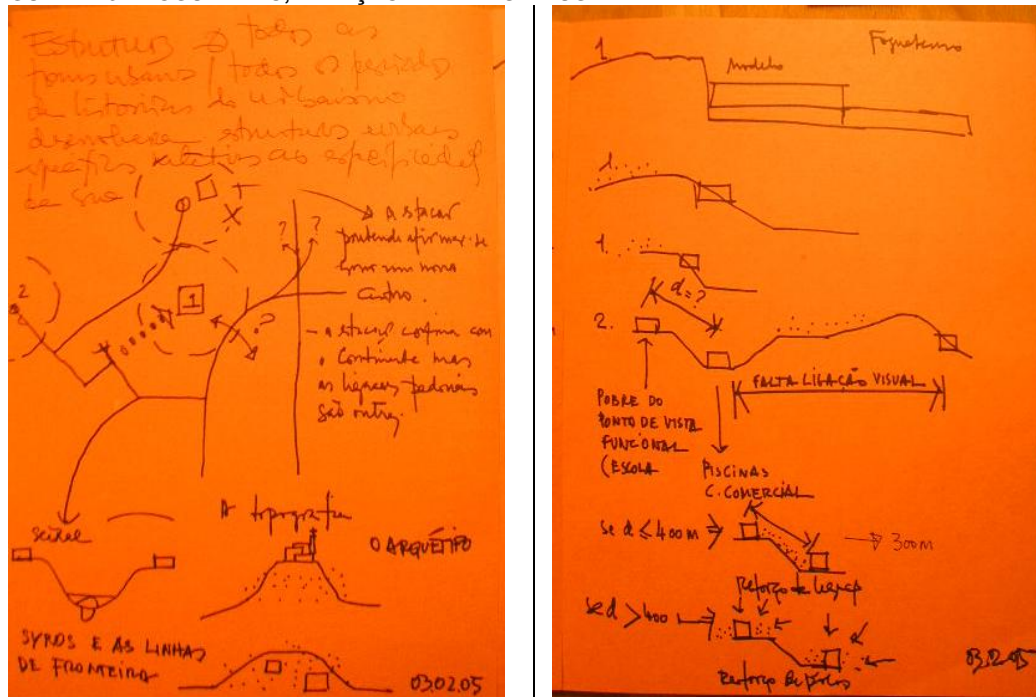


FIGURA 7.24 – ESCALA LOCAL ENTRE FOGUETEIRO E ALMADA



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.25 – FOGUETEIRO, AS PAISAGENS DAS DIFERENTES COMBINAÇÕES ENTRE CIRCULAÇÃO E PERMANÊNCIA



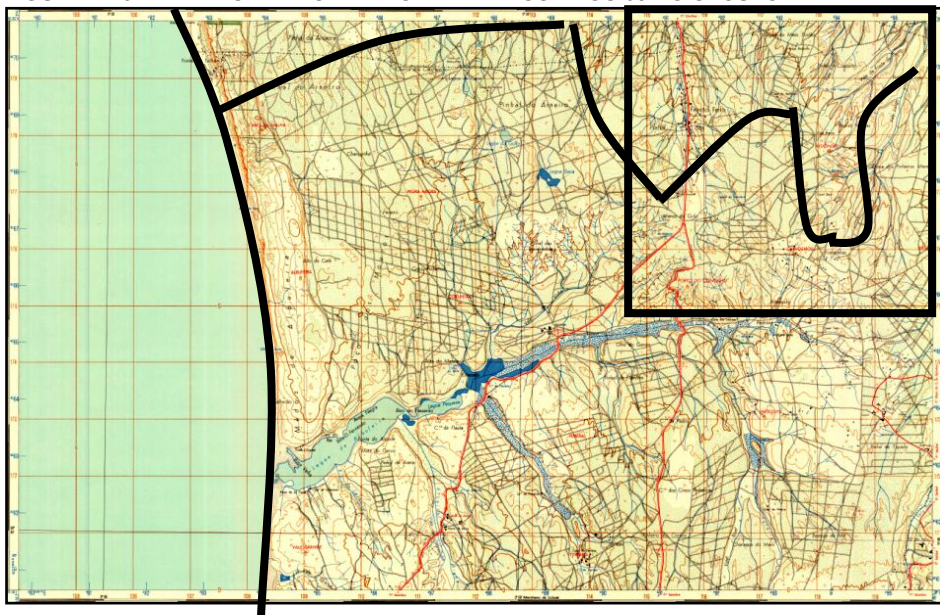
(FONTE: SILVA, 2007)

Fernão Ferro

Complementarmente, a questão da articulação entre escalas é vista como um fenómeno complexo na generalidade dos casos. A oposição sempre presente entre massificação e individualismo esteve na base da contestação ao Movimento Moderno e é também motivo da contestação aos fenómenos actuais. No caso de Fernão Ferro assiste-se a uma separação de escalas em territórios contíguos e em tecidos que tiveram uma génese comum. O parcelamento ilegal que ocorreu a partir dos anos 60 neste território criou uma base de ocupação que as dinâmicas metropolitanas vêm a adaptar a novas situações. No que diz respeito aos elementos de escala local e de escala metropolitana, verifica-se uma concentração e tendência de localização de elementos de escala local na zona de planalto de Fernão Ferro, ao passo que a dinâmica metropolitana se manifesta na emergência de um *strip* comercial ao longo da EN378. Os usos urbanos e a topografia relacionam-se através de regras rígidas e explícitas: o ponto topograficamente de maior destaque é associado a usos públicos relevantes, enquanto o ponto de menor relevo topográfico é associado a usos menos relevantes. A excepção são os usos que necessitam de boas acessibilidades, a que os vales e

as planícies sempre estiveram mais associados – rossios e feiras, parques de diversão entre outros.

FIGURA 7.26 – FERNÃO FERRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 60 DO SÉCULO XX

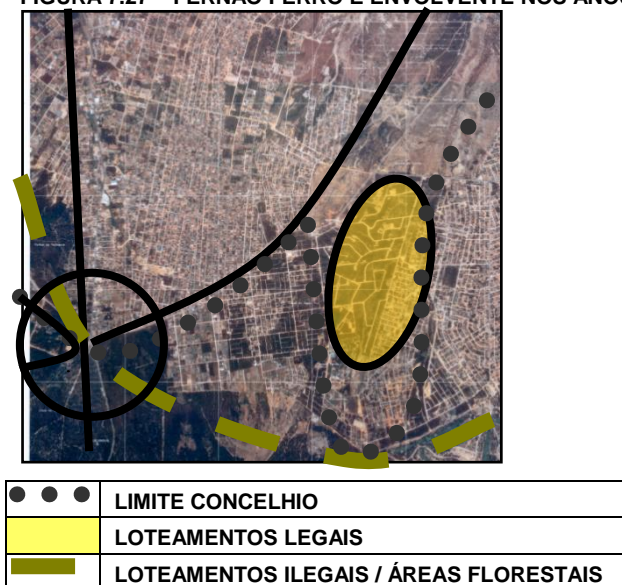


O caso de Fernão Ferro envolve questões de continuidade de espaço público, associadas ao limite administrativo concelhio entre o Seixal (concelho a que pertence) e Sesimbra. Neste caso, à regra da proximidade ao rio sucede-se o limite da auto-estrada. Surgem dois elementos singulares entre as duas formas urbanas: 1 – a estação de caminho-de-ferro; 2 – centro comercial e hipermercado.

Como tal, a topografia tem importância na separação destas duas escalas: apesar de ser um território genericamente plano, uma quebra separa as duas realidades; a ligação é feita por uma via que responde às qualidades da forma urbana descritas por Kevin Lynch como “diferenciação direccional” (LYNCH, 1968). O potencial metropolitano do *strip* é aqui medido por comparação com as ocupações a que vai servindo de suporte: o grau de importância das funções aí instaladas é distinto do que ocorre no centro de Fernão Ferro e do que ocorre no centro comercial Rio Sul, localizado junto ao nó da A2 no Fogueteiro. Estes espaços diferem segundo o volume de circulação que geram, o tipo de comércio, o volume de vendas ou o número de empregados. Consoante a importância das actividades instaladas assim as respectivas áreas de abrangência se reportam a espaços de diferentes dimensões: supra-metropolitanos, metropolitanos, submetropolitanos ou intermunicipais. A relação centro/periferia varia segundo a escala a que reportamos cada um destes espaços. A qualidade local do centro de Fernão Ferro assenta na proximidade visual entre as diferentes funções que aí se instalam, da combinação de funções comerciais com equipamentos. A ligação entre o *strip* e o lugar é aqui encarada como um acontecimento; num território em que os desníveis são quase nulos, o acesso inclinado e ascendente do *strip* para o lugar repõe um equilíbrio que a intensidade dos fluxos em um e outro local faz sentir de forma inversa.

Os espaços consolidados, construídos e traçados dos concelhos do Seixal, Sesimbra e Setúbal mostram a diversidade de traçados, em função da localização administrativa, em função da sua génese. Na figura 7.28 identificamos algumas das fronteiras mais relevantes no território de Fernão Ferro. Alguns pontos adquirem a notabilidade de corresponderem à sobreposição de diferentes linhas. A questão que se coloca é como traduzir esta complexidade em desenho urbano? Quais as invariantes a ter em conta no processo de planeamento?

FIGURA 7.27 – FERNÃO FERRO E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX



Moita

A evolução da ocupação reflecte duas tipologias de crescimento distintas: enquanto a vila da Moita – sede de concelho – estruturada por uma estrada nacional, se mantém quase inalterável entre os anos 30 e os anos 60, ocorre um crescimento concentrado de dois aglomerados periféricos do concelho – Baixa da Banheira e Alhos Vedros – em torno também de uma estrada nacional e do caminho-de-ferro. Alhos Vedros funcionou como um pequeno pólo industrial, ao passo que a Baixa da Banheira deve o seu crescimento à industrialização nesse período do concelho do Barreiro. Nos anos 90 assiste-se a um crescimento dos três aglomerados, embora o mais significativo aumento da mancha urbana ocorra a sul da Baixa da Banheira. Este crescimento segue uma direcção paralela ao traçado do IC21, construído neste período para melhorar a ligação do Barreiro ao nó de Coina da A2. De um povoamento concentrado em três núcleos passamos a ter entre Alhos Vedros e Moita um conjunto de pequenas áreas residenciais

Nesta periferia concelhia destacam-se pela dimensão e pelo “efeito estruturante” que procuramos dois conjuntos urbanos: a Quinta da Fonte da Prata, constituída por um núcleo inicial destinado à oferta de habitação social e em cujo entorno se desenvolveu posteriormente uma urbanização de promoção privada; o Vale da Amoreira, um bairro de promoção pública, que nos anos 70 foi utilizado para alojamento para famílias provenientes das ex-colónias

portuguesas. Os dois conjuntos urbanos apresentam soluções urbanísticas distintas mas facilmente identificáveis, em que existe uma estrutura de organização do espaço clara, com uma dimensão que se aproxima da dimensão de bairro. A Quinta da Fonte da Prata recorre à solução de quarteirão, assemelhando-se à tipologia da forma urbana clássica, recorrendo à terminologia usada por Jorge Carvalho (CARVALHO, 2003), ao passo que identificaríamos o Vale da Amoreira com a forma urbana modernista, que diríamos combinada com a forma clássica (encontramos soluções de edifícios isolados com edifícios em banda, recuperação da rua-corredor nos eixos principais e algumas soluções de quarteirão semi-aberto).

FIGURA 7.28 – MOITA E ENVOLVENTE NOS ANOS 30, NOS ANOS 60 E NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX



Apesar da relevância urbanística destas soluções, as mesmas revelam-se pouco estruturantes para o conjunto dos espaços urbanos do concelho. Os traçados de padrão ortogonal identificados carecem de elementos de importância superior, eixos que os organizem. As barreiras que os eixos rodoviários e ferroviário poderão ter constituído no passado não aparentam qualquer relevância para a explicação deste fenómeno. Pelo contrário, alguns dos eixos estruturantes mais significativos intersectam e integram estes elementos como ocorre na Baixa da Banheira. Este aglomerado, referido como o primeiro bairro clandestino da região de Lisboa (SALGUEIRO, 1992), apresenta uma malha urbana compacta e com a legibilidade que lhe é conferida pelo padrão ortogonal adoptado. Apesar de ser um padrão comum às restantes áreas, a razão de ser da dimensão e do reconhecimento deste conjunto como um dos principais aglomerados urbanos da Moita advirá de algo que não vemos na imagem: o facto de

a Baixa da Banheira ter crescido como conjunto residencial de apoio à expansão industrial da Companhia União Fabril (CUF), no concelho do Barreiro, com a sua consolidação a coincidir com os períodos de maior crescimento industrial (FONSECA, 1990). A estrutura de ocupação tem no caso Moita-Barreiro contornos relativamente simples quando comparada com outros contextos.

FIGURA 7.29 – MOITA, CONJUNTOS URBANOS ENTRE OS ANOS 60 E 90 DO SÉCULO XX E TRAÇADOS ESTRUTURANTES DA MALHA URBANA



Lisboa e Odivelas

Analisando a relação entre elementos singulares e territórios envolventes na transição Lisboa-Odivelas, encontramos um conjunto diversificado de elementos com formas de articulação muito variadas. Localizadas no concelho de Lisboa encontramos diversas ocorrências que incluem a Central da Valor Sul, o Clube de Golfe da Quinta dos Alcoutins e respectivo conjunto residencial edificado a poente da Calçada de Carriche, o Lumiar Velho/Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI)/Pólo Tecnológico de Lisboa (LISPOLIS) e o cemitério de Carnide. A relação de subsidiariedade que Odivelas tem relativamente a Lisboa começou por ser a de grande subúrbio da capital. O passado recente trouxe alterações a esta relação, não só com a chegada da rede de metropolitano, como pelo desenvolvimento de um modelo de acessibilidade rádio-concêntrico. Um dos pontos nevrálgicos deste território passou a ser a intersecção da Circular Regional Interna de Lisboa (CRIL) com a A8. As ocorrências no concelho de Odivelas mais marcantes são a estação de metropolitano do Senhor Roubado, a área comercial do Odivelas Parque a par com antigas áreas industriais e bairros residenciais de génese legal (Pombais, Silvado, recentemente objecto de intervenções de qualificação urbanística através do programa Proqual) e ilegal (Vale do Forno e Luz).

Com efeito, o átrio principal do Odivelas Parque é uma combinação da intersecção dos circuitos entre o estacionamento subterrâneo e as áreas comerciais, com a necessidade de criar um ponto focal, facilmente identificável a partir da envolvente. Visto de fora, este ponto

focal é o elemento marcante à distância mas sem correspondência funcional na forma de aceder ao edifício. À apreensão da torre com indicação das lojas existentes no seu interior e que nos serve de referência para chegar ao edifício corresponde uma perda de significado quando nos aproximamos do edifício. Analisando este ponto do seu interior, temos um enquadramento da vista, temos um ponto de referência marcante (a base da torre informativa) mas falta-nos o fundo para este elemento (o fundo não corresponde à forma). O que se vê como fundo na paisagem é algo que passa por ser o vazio (neste caso o vazio sem valor?) e que consiste na encosta da serra da Luz, limite topográfico correspondente ao antigo termo da cidade de Lisboa. Analisando este ponto a partir da relação interior/exterior e mau grado o espaço ter proporções marcadamente verticais, nesta relação com o exterior a relação de dimensão reforça uma linha marcadamente horizontal.

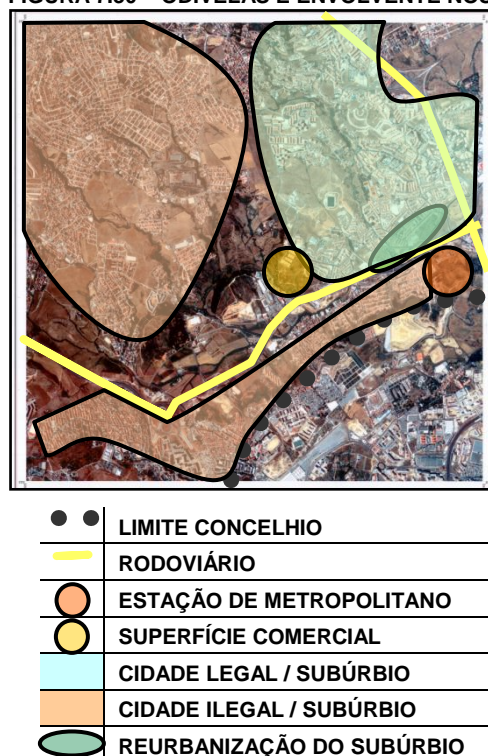
De entre os elementos sem valor estruturante destaca-se o Bairro do Vale do Forno. Em termos de desenho, é uma ocupação de encosta baseada numa via longitudinal de grande pendente na qual se apoiam vias transversais paralelas às curvas de nível. O carácter evolutivo do processo ilegal proporcionou porventura este desenho “ilógico”, dado que a via estruturante não deverá tê-lo sido desde o início porque senão teria muito provavelmente adoptado pendente mais suave. O Bairro do Vale do Forno tornou-se marginal a duas ocorrências recentes: a construção da estação de metropolitano do Senhor Roubado (no ponto em que deixa de ser túnel e passa a viaduto) e a ligação à nova frente de expansão da cidade de Odivelas: a zona do Silvado (objecto de intervenção no âmbito do Proqual) e das Patameiras/Pombais. Apesar desta contiguidade, o Bairro do Vale do Forno mantém-se marginal; porém, tornou-se também mais visível. Em termos de desenho, revela fragilidades estruturais relacionadas com o dimensionamento do espaço comum, que funciona como polivalente, sem estabelecer relações com a envolvente, terminando no limite da propriedade. É um dimensionamento que nem sequer pode ser visto à luz dos critérios de dimensionamento actuais, porque foge aos arquétipos urbanos: o “em cima” e “em baixo” associado ao positivo e ao negativo, ao bem e ao mal, ao sul e ao norte, ao masculino e ao feminino é ilegível neste bairro. Funcionalmente, as actividades de carácter excepcional (templos, oficinas e restaurantes) situam-se na base da encosta, ao passo que o topo é exclusivamente residencial e periférico. As maiores volumetrias ocorrem nas zonas de menor cota enquanto que nas zonas de cotas superiores se situam os edifícios de menor volumetria. O próprio bairro situa-se numa escarpa virada a norte. Em termos de imagem, o Bairro do Vale do Forno é tutelado por redes eléctricas que atravessam o território em direcção a Lisboa e pelo paiol de munições, que funcionam como elementos dominantes (reminiscências da Grande Cidade concentradora de todas as funções consideradas vitais). A relação do Bairro do Vale do Forno com o território envolvente é feita através dos seus elementos de destaque, ou na falta deles, através da proximidade a elementos de destaque.

Por último, relativamente ao valor do vazio, encontra-se a sul do Bairro do Vale do Forno e a norte da área do Lumiar Velho, tendo a nascente a Calçada de Carriche e a poente Carnide, a Quinta dos Alcoutins, que deu origem recentemente ao Golfe dos Alcoutins. A análise deste

desenho será equacionada com um enquadramento do Plano Director Municipal de Lisboa e com a estratégia de criação do Parque Periférico. Entre Odivelas e o conjunto de ocorrências que se verificam em seu redor desenvolve-se um dos corredores ecológicos mais importantes da região de Lisboa e mais atravessados por infra-estruturas, nomeadamente rodoviárias. Para além daquelas que constam do Plano Rodoviário Nacional, existem micro-acessibilidades que constantemente vencem este espaço que, por esta razão, se prefigura cada vez mais como uma barreira.

Em síntese, constituem sinais de transformação desta antiga fronteira entre a cidade e o seu subúrbio funções que não encontraríamos há duas décadas atrás neste local: duas eco-oficinas (uma no Bairro do Vale do Forno e outra no Bairro dos Pombais); um restaurante paquistanês e templos cristãos não católicos (Bairro do Vale do Forno); um templo hindu (Bairro da Serra da Luz); um kartódromo (entre o Odivelas Parque e a Serra da Luz); uma loja de marroquinaria (no Odivelas Parque). Através do vale que separa Odivelas do planalto de Lisboa estabelecem-se novas relações pedonais entre o kartódromo e a Serra da Luz, e entre os bairros do Silvado e Pombais e a estação de metropolitano do Senhor Roubado.

FIGURA 7.30 – ODIVELAS E ENVOLVENTE NOS ANOS 90 DO SÉCULO XX



Por outro lado, a cidade ilegal convive na periferia da cidade legal com os mais diversos usos. Este território (ex-periferia euclidiana) subsiste perto do limite entre os concelhos de Odivelas e Lisboa, coincidente com a transição do planalto de Lisboa para o vale de Loures. Geograficamente, as novas acessibilidades (CRIL, radial de Odivelas, estação de metropolitano do Senhor Roubado) conferem-lhe uma centralidade até agora insuspeitável. A área de suburbanização pré-existente desaparece nesta relação entre elementos singulares e

grandes promoções imobiliárias. Este fenómeno constitui um padrão na AML: vamos encontrá-lo em Frielas e em Odivelas, como já o havíamos encontrado em Alverca. Sob o pretexto de melhorar acessibilidades às novas ocupações tenta-se evitar as áreas de ocupação mais antiga.

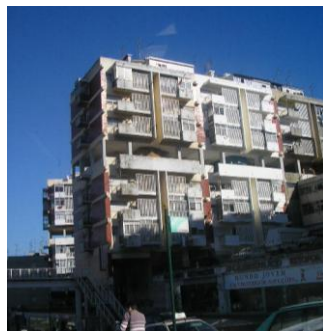
FIGURA 7.31 – GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA EM FRIELAS E ACESSO A PARTIR DA SAÍDA DA A8



(FONTE: SILVA, 2007)

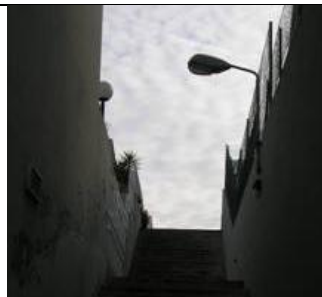
Outra dinâmica é a da manutenção da condição periférica dos espaços urbanos que foram criados na periferia euclidiana da cidade central. Alguns dos espaços que beneficiaram do estatuto de urbano mais cedo vêm-se agora estrangulados pelo congestionamento das infra-estruturas que os viabilizaram no passado. Dado que as novas centralidades necessitam de espaços livres para se instalarem, estes espaços ficam arredados destas dinâmicas ganhando uma condição de duplamente periféricos (actualmente, à escala metropolitana; no passado à escala da Grande Cidade). No entanto, têm frequentemente uma proximidade geográfica que na teoria poderia garantir o seu acesso a esta nova oportunidade. As políticas para as áreas de suburbanização estão presentes no território de Odivelas (através do programa Proqual), apostando sobretudo na valorização do espaço público, no seio da cidade legal, valorizando um vazio quase virtual, encontrando-se envolvido por outras ocupações de periferia, pela construção de elementos singulares e por grandes promoções imobiliárias. Nas áreas de suburbanização, as dinâmicas sobrepõem-se, afectando a legibilidade da forma urbana. As dinâmicas metropolitanas geram diferentes tipos de espaços intersticiais: espaços entre a cidade legal e a cidade ilegal; entre elementos singulares; espaços entre elementos singulares e áreas de suburbanização; entre áreas de suburbanização e grandes promoções imobiliárias; e entre elemento singular e grande promoção imobiliária. Odivelas, enquanto lugar, resulta actualmente da relação entre cidade legal e cidade ilegal, entre as áreas de suburbanização e os novos elementos singulares, que por vezes se confundem com grandes promoções imobiliárias sem carácter singular. A resistência da distinção entre cidade legal e ilegal encontra-se bem vincada na topografia, na tipologia de ocupação na estrutura urbana e na consolidação do espaço urbano. Também a encontramos no discurso dos agentes urbanos, nos instrumentos de planeamento, na afectação de recursos para a sua infra-estruturação.

FIGURA 7.32 – O SUBÚRBIO NA CIDADE DE LISBOA



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.33 – SUBÚRBIO EM ODIVELAS



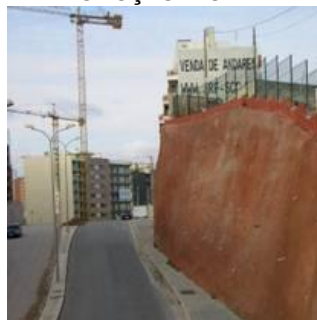
(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.34 – ODIVELAS ENQUANTO CIDADE ILEGAL E NÓ



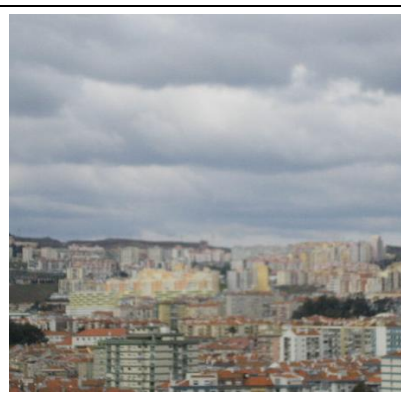
(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.35 – LIGAÇÃO ENTRE GRANDE PROMOÇÃO IMOBILIÁRIA E ELEMENTO SINGULAR



(FONTE: SILVA, 2007)

FIGURA 7.36 – VISTAS DE CONJUNTO DE ODIVELAS ENQUANTO LUGAR



(FONTE: SILVA, 2007)

QUADRO 7.4 – COMPARAÇÃO DE ODIVELAS E FOGUETEIRO EM TERMOS DE ARTICULAÇÃO ENTRE ESCALA LOCAL E ESCALA METROPOLITANA

	ESCALA LOCAL	ESCALA METROPOLITANA
ODIVELAS	CONTIGUIDADE E CONTINUIDADE DE ELEMENTOS; SEPARAÇÃO ENTRE CIDADE LEGAL E ILEGAL REFORÇADA POR ELEMENTOS DE ESCALA METROPOLITANA	DISPERSÃO DE ELEMENTOS SEM ARTICULAÇÃO URBANA
FOGUETEIRO	CONTIGUIDADE ENTRE ELEMENTOS DE DIFERENTE GÊNESE; OS ELEMENTOS DE ESCALA METROPOLITANA ATENUAM A SEGREGAÇÃO DO PASSADO	CONTIGUIDADE DE ELEMENTOS SEM ARTICULAÇÃO URBANA

Apesar de legalidade da génese urbana ser uma característica que se tende a esbater como factor de estigmatização e de segregação espacial, existem padrões locativos da cidade legal e ilegal que inspiram cuidados especiais; em casos como o de Odivelas, o processo de metropolitanização pode reforçar essa segregação. Por outro lado, proximidade e contiguidade não são necessariamente sinónimas de continuidade urbana, como comprova o caso do Fogueteiro relativamente aos espaços de escala metropolitana e sobretudo à relação destes com os elementos de escala local.

CAPÍTULO 8 – Planos

8.1 Planos de urbanização e de pormenor: contributo para a estrutura ou fonte de descontinuidades?

A análise territorial apresentada no capítulo 7 permitiu abordar a estrutura ao nível da malha urbana e dos espaços públicos consolidados, com construção, traçados. O planeamento urbano tem procurado lidar com esta questão de estrutura através de várias abordagens, procurando definir a dimensão “certa” da cidade. A relevância deste tema acentuou-se com os crescimentos urbanos em “mancha de óleo”. Já aqui abordámos alguns modelos criados para fazer face às novas necessidades de crescimento. Relacionadas com o Movimento Moderno, enunciámos um conjunto de experiências: a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, ou, recuando no tempo, a *Ciudad Linear* de Soria y Mata para Madrid ou, avançando no tempo, a *Unité d'Habitation* de Le Corbusier para Marselha. A presença da dimensão humana em todas elas é uma constante, podendo-se afirmar que o que varia é a sua concretização em termos de parâmetros urbanísticos. Entre o contínuo e o descontínuo ou entre o denso e o disperso, as formas encontradas têm obedecido a paradigmas que oscilam entre a valorização da vida colectiva e a afirmação da liberdade individual, com todas as variações intermédias que o planeamento urbano tem conseguido encontrar. Nestas abordagens, o que se está tentando é identificar a dimensão em que faz sentido a cidade ser contínua.

Neste contexto, passamos a analisar os planos produzidos para a Área Metropolitana de Lisboa (AML) nas duas últimas décadas. Existem dois motivos para esta escolha temporal: o primeiro porque foi há cerca de 20 anos que, com a publicação do Decreto-Lei 69/90 o sistema jurídico português passou a estar apetrechado com um quadro legal abrangendo as diferentes figuras de planeamento municipal; em segundo lugar, porque foi também há cerca de duas décadas que se intensificou a prática de planeamento local, que do nosso ponto de vista decorre em grande medida da integração europeia e da correlação estabelecida entre o acesso a fundos comunitários e a existência de Planos Directores Municipais (PDM) aprovados. A conjugação destes dois factores, conduzindo à clarificação dos instrumentos e estimulando a sua elaboração, terá contribuído para que este período fosse dos mais profícuos em termos de produção de planos em Portugal.

Subdividimos este período em duas fases, sendo a primeira marcada pela entrada em vigor do Decreto-Lei 69/90 e a segunda pela publicação do Decreto-Lei 380/99, designado Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT); concluímos a recolha de dados em 2007, resultando assim dois períodos de oito anos cada. Destacamos nestes dois períodos algumas características que os distinguem: o facto de no primeiro período o quadro legal integrar unicamente os planos de âmbito municipal, ao passo que o segundo integra os instrumentos de gestão territorial subdivididos em nível nacional, regional e municipal; o facto de os princípios orientadores dos planos da primeira fase serem sobretudo normativos, ao

passo que o da segunda fase sublinha o seu carácter estratégico. Em paralelo, no primeiro período que iremos estudar, o PDM e consequentemente o Plano de Urbanização (PU) e o Plano de Pormenor (PP) serviram em grande medida para enquadrar a construção das infra-estruturas financiadas pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Interpretamos como sinal de menor sentido estratégico dos planos então em elaboração ou em vigor, o facto de os financiamentos europeus destinados à valorização urbana de cidades de média dimensão pelo programa Prosiurb (Programa de Consolidação do Sistema Urbano Nacional) em meados da década de 90 estarem dependentes da realização pelos municípios de planos estratégicos. Outro dado que interpretamos como menor capacidade estratégica de implementação dos planos é o facto de também em meados dos anos 90 se ter publicado legislação específica visando tornar mais ágil o processo de legalização das designadas Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI), com peso elevado nos territórios urbanos da AML.

QUADRO 8.1 – ELEMENTOS SEGUNDO O SEU VALOR ESTRUTURANTE E RELAÇÃO COM PLANOS DE URBANIZAÇÃO (PU) E PLANOS DE PORMENOR (PP) POR CONCELHOS

	ELEMENTOS ESTRUTURANTES	PLANOS	SEM VALOR ESTRUTURANTE	PLANOS
ALMADA	ALMADA FÓRUM	PDM	CAMPO DA BOLA	PP
AMADORA	SERRA DE CARNAXIDE	PP	CASAL DE SÃO BRAZ	PP
BARREIRO			QUINTA DA LOMBA	PP
CASCAIS	CASCAIS SHOPPING	PDM	ALCOITÃO	
LOURES	LOURES SHOPPING		ENCOSTA DE SANTA IRIA	
MOITA			QUINTA DA FONTE DA PRATA	PP
MONTIJO	FÓRUM MONTIJO	PDM		
OEIRAS	PARQUE CIÊNCIA TECNOLOGIA	PU	ENVOLVENTE TAGUS PARK	PP
SEIXAL	PARQUE INDUSTRIAL DO SEIXAL	PDM	EN 10 S. MARTA CORROIOS	PP
SESIMBRA			QUINTA DO CONDE	PU
SINTRA	UNIVERSIDADE CATÓLICA	PDM		
V. F. DE XIRA			AUGI	PP

(FONTE: DGOTDU, 2007)

Esta dimensão estratégica do planeamento municipal torna-se explícita com a publicação do RJGT, sendo a definição de unidades de execução e as regras de perequação novidades deste novo diploma legal. Os primeiros passos no sentido de combinar regras que facilitassem a implementação dos instrumentos de gestão territorial haviam sido dados no contexto da legalização das AUGI com a definição de encargos e direitos de construção médios. A preocupação com o enquadramento dos planos municipais ocorre ao nível das escalas de planeamento, mas também em consequência de uma crescente atenção dada às intervenções para a regeneração das áreas urbanas. Assiste-se ao aparecimento de programas como o Urban, Proqual (Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa) e Polis no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 2000-2006.

QUADRO 8.2 – PU E PP EFICAZES EM 2007 POR CONCELHOS DA AML

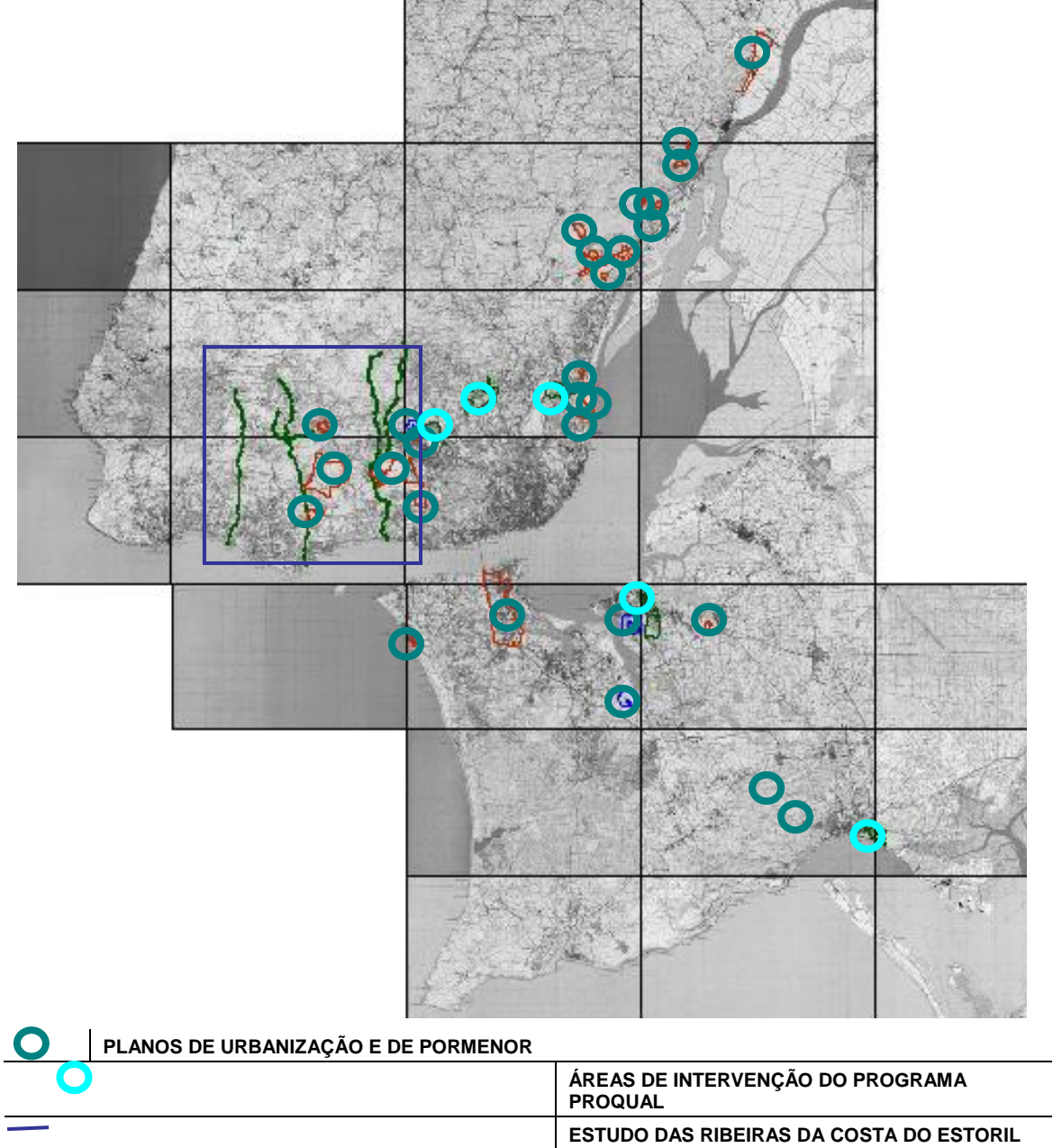
CONCELHOS	PLANOS
ALMADA	PU PP9, PP7 E CENTRO SUL (PUBLICADO EM 1992) PP CAMPO DA BOLA; PP JARDIM URBANO; PP NOVOS PARQUES DE CAMPISMO; PP PRAIAS URBANAS – COSTA DA CAPARICA (PUBLICADOS EM 2005)
AMADORA	PP DA SERRA DE CARNAXIDE (PUBLICADO 1998) PP DA RIBEIRA DA FALAGUEIRA PP DA LIGAÇÃO DO CASAL DE S. BRÁS À RUA COMANDANTE F. AMARAL
BARREIRO	PP DA QUINTA DA LOMBA – LAVRADIO
LOURES	PP DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 – PP4 – ZONA NORTE – BEIROLAS PP DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 – PP5 – ZONA NORTE – SACAVÉM PP DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 – PP6 – ZONA NORTE – PARQUE DO TEJO
MOITA	PP DA QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL – ALHOS VEDROS (PUBLICADO EM 1997)
OEIRAS	PP DA ÁREA CENTRAL DE OUTURELA – PORTELA PP DA ZONA OCIDENTAL DE PORTO SALVO PU DO PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA (PUBLICADO EM 1996) PU DA SERRA DE CARNAXIDE (PUBLICADO EM 1994)
SEIXAL	PP DA E.N.10 SANTA MARTA DE CORROIOS (PUBLICADO EM 2002)
SESIMBRA	PU CASAL DO SAPO, FONTAÍNHAS E COURELAS DA BRAVA (PUBLICADO EM 1999)
SINTRA	PP DA ÁREA CENTRAL DO CACÉM
VILA FRANCA DE XIRA	PP DE RECONVERSÃO DE CLANDESTINOS DE CASALINHOS – VIALONGA PP DE RECONVERSÃO DE CASAL DA SERRA – PÓVOA DE SANTA IRIA PP DE RECONVERSÃO DE CASAL DO PINHEIRO – SÃO JOÃO DOS MONTES PP DE RECONVERSÃO DE CASAL DO POCINHO – VIALONGA PP DE RECONVERSÃO DE ENCOSTA POENTE / VALE DOUTOR – ALVERCA PP DE RECONVERSÃO DE FONTE SANTA / SANTA EULÁLIA – VIALONGA PP DE RECONVERSÃO DE QUINTA DA AZINHEIRA – ALVERCA PP DE RECONVERSÃO DA QUINTA DA PONTE – SÃO JOÃO DOS MONTES PP DE RECONVERSÃO DE QUINTA DO SERPA – VIALONGA PP DE RECONVERSÃO DE TERRA PASTORIA – FORTE DA CASA PP DE RECONVERSÃO DE ZONA ALTA DE ARCENA – ALVERCA PP DE RECONVERSÃO DE ZONA DE MOLEDO – ALVERCA PP DE RECONVERSÃO DE ZONA INDUSTRIAL DE POVOS – CASTANHEIRA PP DE RECONVERSÃO DE ZONA DE EXPANSÃO – VIALONGA

(FONTE: DGO TDU, 2007)

Seria redutor entender o desenho urbano metropolitano no período a que nos reportamos através dos instrumentos que formalmente o deveriam definir quando a análise estatística prova o reduzido impacto que estas áreas têm nas nossas cidades. Desta forma, procedeu-se a uma recolha de projectos e acções que traduzissem as dinâmicas e o sentido destas: se em termos de novos elementos estruturantes, se na criação de mais massa de que são feitas as metrópoles (a “massa crítica” sem valor estruturante) ou se como formas de olhar para o vazio. Para este efeito, a análise incidiu em áreas onde é possível avaliar a articulação de instrumentos de política, o cruzamento de projectos com programas e a articulação de intervenções através de projectos. Enumera-se alguns dos cruzamentos possíveis: Odivelas –

é objecto do programa Proqual e de diversos investimentos importantes que vêm diversificar o perfil de subúrbio desqualificado da capital; Oeiras – é um dos concelhos com dinâmicas de investimento mais acentuadas a par de instrumentos de política como o Proqual; Loures – é simultaneamente objecto do Proqual e do projecto da Parque Expo para o Parque das Nações; Moita – concentra intervenções ao nível do programa Proqual para o Vale da Amoreira e do programa Polis; Setúbal – é igualmente objecto de intervenção do Proqual e do Polis; Sintra – concentra intervenções ao nível do programa Polis do Cacém e projectos de recuperação de ribeiras a cargo da Sanest. O quadro 8.2 apresenta a lista dos planos de urbanização e de pormenor que se encontravam eficazes e arquivados na Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) em 2007. O que se desenvolve neste capítulo teve ainda como base a informação tratada no Anexo 2.

FIGURA 8.1 – LOCALIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL ANALISADOS



Pretende-se com esta análise avaliar a forma como os planos são elaborados, tendo em conta as motivações, mas também aspectos quantitativos como a dimensão das áreas de intervenção. Para esta análise basear-nos-emos no conceito de unidade mínima de intervenção. Esta unidade de referência baseia-se na dimensão espacial, na carga urbanística e na estrutura funcional. Constituem ainda parâmetros de análise dos planos, os contextos em que foram elaborados, o cruzamento dos planos com as tendências analisadas no capítulo 6 e com a estrutura analisada no capítulo 7.

QUADRO 8.3 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML EM 1948-1989, 1990-1998 E 1999-2007

	1948 – 1989	1990 – 1998	1999 – 2007	TOTAL
ALMADA	0	1	0	1
AMADORA	2	12	1	15
BARREIRO	0	0	0	0
CASCAIS	1	1	0	2
LISBOA	2	7	1	10
LOURES	0	1	2	3
MAFRA	0	1	0	1
MOITA	0	0	0	0
OEIRAS	2	5	0	7
PALMELA	2	2	0	4
SEIXAL	0	0	0	0
SESIMBRA	2	2	1	5
SETÚBAL	0	0	0	0
SINTRA	0	2	0	2
TOTAL	11	34	5	50

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.4 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1948-1989

	1948	1960	1974	1976	1977	1986	1987	1989	TOTAL
ALMADA	-	-	-	-	-	-	-	-	0
AMADORA	-	-	1	-	-	1	-	-	2
BARREIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	0
CASCAIS	1	-	-	-	-	-	-	-	1
LISBOA	-	1	-	-	1	-	-	-	2
LOURES	-	-	-	-	-	-	-	-	0
MAFRA	-	-	-	-	-	-	-	-	0
MOITA	-	-	-	-	-	-	-	-	0
OEIRAS	1	-	-	1	-	-	-	-	2
PALMELA	-	-	-	-	-	-	-	2	2
SEIXAL	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SESIMBRA	-	-	-	-	-	1	1	-	2
SETÚBAL	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SINTRA	-	-	-	-	-	-	-	-	0
TOTAL	2	1	1	1	1	2	1	2	11

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.5 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1990-1998

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	TOTAL
ALMADA	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
AMADORA	-	-	12	-	-	-	-	-	-	12
BARREIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
CASCAIS	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
LISBOA	-	-	-	-	1	-	-	4	2	7
LOURES	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
MAFRA	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
MOITA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
OEIRAS	-	1	1	-	1	-	1	1	-	5
PALMELA	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2
SEIXAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SESIMBRA	-	1	-	-	-	1	-	-	-	2
SETÚBAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SINTRA	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.6 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1999-2007

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
ALMADA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
AMADORA	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
BARREIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
CASCAIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
LISBOA	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
LOURES	1	-	-	-	-	-	-	-	1	2
MAFRA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
MOITA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
OEIRAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
PALMELA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SEIXAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SESIMBRA	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
SETÚBAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SINTRA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
TOTAL	3	-	1	-	-	-	-	-	1	5

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.7 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NOS PERÍODOS 1977-1989, 1990-1998 E 1999-2007

	1977 – 1989		1990 – 1998		1999 – 2007		TOTAL	
	VIGOR	REVOG	VIGOR	REVOG	VIGOR	REVOG	VIGOR	REVOG
ALCOCHETE	0	0	3	2	6	0	9	2
ALMADA	0	0	0	0	4	0	4	0
AMADORA	0	1	5	13	9	0	14	14
BARREIRO	1	0	2	0	0	0	3	0
CASCAIS	0	0	11	0	3	0	14	0
LISBOA	0	0	17	0	9	0	26	0
LOURES	0	0	2	0	3	0	5	0
MAFRA	0	0	2	0	0	0	2	0
MOITA	0	0	3	0	0	0	3	0
MONTIJO	0	0	1	0	0	0	1	0
ODIVELAS	0	0	1	0	1	0	2	0
OEIRAS	0	0	12	0	5	0	17	0
PALMELA	0	0	1	0	1	0	2	0
SEIXAL	0	0	8	0	6	0	14	0
SESIMBRA	0	0	0	0	2	0	2	0
SETÚBAL	0	0	3	0	7	0	6	0
SINTRA	1	0	1	0	1	0	3	0
V. FRANCA DE XIRA	0	0	14	0	9	0	23	0
TOTAL	2	1	86	15	66	0	150	16

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.8 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1990-1998

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	TOTAL
ALCOCHETE	-	1	-	-	-	-	-	1	1	3
ALMADA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
AMADORA	-	-	-	-	-	-	3	-	2	5
BARREIRO	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2
CASCAIS	1	-	-	1	3	-	3	3	-	11
LISBOA	1	-	1	2	2	5	4	2	-	17
LOURES	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
MAFRA	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2
MOITA	-	-	-	-	-	2	-	1	-	3
MONTIJO	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
ODIVELAS	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
OEIRAS	-	2	6	1	-	1	1	-	1	12
PALMELA	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
SEIXAL	-	-	1	-	-	2	2	3	-	8
SESIMBRA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
SETÚBAL	-	-	1	-	1	1	-	-	-	3
SINTRA	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
V. F. XIRA	1	-	3	1	-	3	4	2	-	14
TOTAL	3	4	16	5	7	15	17	13	6	86

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.9 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML NO PERÍODO 1999-2007

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
ALCOCHETE	-	1	3	1	-	-	-	1	-	6
ALMADA	-	-	-	-	-	-	4	-	-	4
AMADORA	-	-	7	-	-	-	2	-	-	9
BARREIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
CASCAIS	-	-	2	-	-	-	-	1	-	3
LISBOA	6	-	-	2	-	-	1	-	-	9
LOURES	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
MAFRA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
MOITA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
MONTIJO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
ODIVELAS	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
OEIRAS	1	1	3	-	-	-	-	-	-	5
PALMELA	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
SEIXAL	-	1	-	4	-	-	1	-	-	6
SESIMBRA	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
SETÚBAL	-	-	2	2	1	1	1	-	-	7
SINTRA	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
V. F. XIRA	-	1	-	1	3	2	2	-	-	9
TOTAL	11	4	17	11	5	3	12	3	-	66

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

QUADRO 8.10 – PLANOS DE PORMENOR, DATAS DE ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO

PLANO DE PORMENOR	DURAÇÃO (INÍCIO / CONCLUSÃO)
QUINTA DA LOMBA (BARREIRO)	(1985/1989)
QUINTA DA PONTE (VILA FRANCA DE XIRA)	(1983-1992)
BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)	(1999-...)
ÁREA CENTRAL DE OUTORELA / PORTELA (OEIRAS)	(1992/1993)
CASAL DA SERRA (V F XIRA)	(1988/1995)
FONTE DE SANTA EULÁLIA / VIALONGA (V F XIRA)	(1988/1996)
ENCOSTA DA FONTE E VALE DO DOUTOR (V F XIRA)	(1989/1996)
QUINTA DO SERPA / VIALONGA (V F XIRA)	(1990/1996)
MOLEDO (V F XIRA)	(1995/1996)
CASAL DE SÃO BRÁS (AMADORA)	(1995/1996)
CASALINHOS / VIALONGA (V F XIRA)	(1996/1997)
ENCOSTA NORTE DA SERRA DE CARNAXIDE (AMADORA)	(1996/1998)
ZONA DE EXPANSÃO DE VIALONGA (VILA FRANCA DE XIRA)	(1998/2000)
EN 10 DE SANTA MARTA DE CORROIOS (SEIXAL)	(2000/2002)
PASTORIA / FORTE DA CASA (VILA FRANCA DE XIRA)	(2002/2003)
ÁREA CENTRAL DO CACÉM (SINTRA)	(2002/2003)
RIBEIRA DA FALAGUEIRA (AMADORA)	(2004/2005)

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Tendo em conta o atrás referido, passamos a analisar 34 planos de pormenor. Destes, só em 24 se teve acesso aos regulamentos. Verifica-se que um número relevante de regulamentos, que são os elementos publicados e que se convencionou identificar como o plano em si mesmo, apresentam um formato muito semelhante ao de loteamento. A distribuição dos planos no tempo varia consideravelmente. Se tomarmos como exemplo Alcochete, verificamos a existência de 11 planos de pormenor publicados entre 1991 e 2006 (2 em 1991, 1 em 1993, 1 em 1997, 1 em 1998, 1 em 2000, 3 em 2001, 1 em 2002 e 1 em 2006).

8.2 Como tornar operativa a análise das discontinuidades ao nível dos planos

Nos capítulos precedentes vimos como o processo de formação de territórios metropolitanos estimula a criação de espaços a diversas velocidades afectando a estrutura do território. Iremos neste capítulo analisar o grau de pormenor, a sua variação e a importância do grão fino dos planos de urbanização e de pormenor. Pretende-se perceber: a relação entre as áreas de intervenção dos planos e as tendências emergentes; o contributo dos planos para o desenho da estrutura; a oportunidade de elaborar planos para a resolução de fronteiras; o papel do plano e projecto na abordagem de discontinuidades. Tentaremos responder à questão de se resta alguma coisa dos planos na forma urbana, para em seguida nos questionarmos sobre o que podemos pedir dos planos para concretizar a forma urbana.

QUADRO 8.11 – OBJECTIVOS, CRITÉRIOS DE SELECÇÃO E OBJECTO DE ANÁLISE DOS PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR

PLANOS	OBJECTIVOS DE ANÁLISE	CRITÉRIOS DE SELECÇÃO	OBJECTO DE ANÁLISE
DE URBANIZAÇÃO	ESTRUTURA URBANA	EFICÁCIA LEGAL	DESEQUILÍBRIOS DE PARTIDA
		ESTADO DE IMPLEMENTAÇÃO	INTENÇÕES DE PLANEAMENTO
		DIMENSÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	CONTINUIDADE INTERNA E ENVOLVENTE DA FORMA URBANA
DE PORMENOR	MALHAS E TECIDOS URBANOS	RELAÇÃO COM TENDÊNCIAS TERRITORIAIS	DIFICULDADES DO PROCESSO
			CONDIÇÃO CENTRAL / PERIFÉRICA
			DESENHO À ESCALA METROPOLITANA

Para tal, pretende-se atingir os seguintes objectivos nesta fase da análise: avaliar a continuidade espacial, a estrutura territorial ecológica e o policentrismo ao nível dos planos de pormenor e de urbanização; perceber o peso dos agentes, do projecto e do plano na construção do território. Aparentemente existe falta de articulação entre questões físicas e não físicas: por um lado, a identificação das estruturas territoriais (onde se incluem a estrutura ecológica e a estrutura viária) e por outro lado a intervenção das forças sociais (através da análise dos processos de ocupação e da participação nos planos).

QUADRO 8.12 PROPOSTA DE VARIÁVEIS PARA A ANÁLISE DOS PLANOS

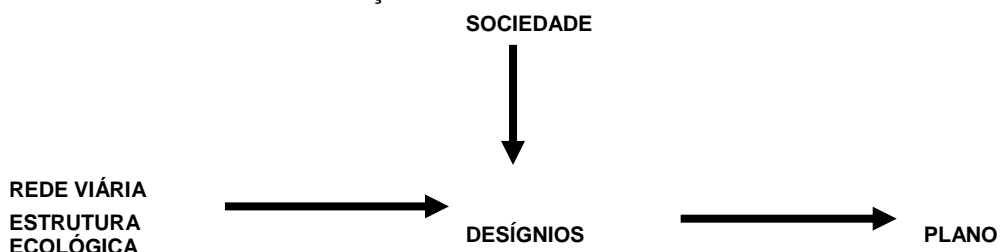
VARIÁVEIS			
DE CONTINUIDADE	TEMPORAL	RELAÇÃO COM PRÉ-EXISTÊNCIAS	TIPOLOGIAS DE TRANSIÇÃO ⁴⁰
	DE DESENHO (REFERÊNCIAS)	TRAÇADOS	ARTICULAÇÃO DE MALHAS
	DE ESPAÇO PÚBLICO	CONSOLIDADO	RELAÇÃO ENTRE LIMITES E CONTEÚDO
		COM CONSTRUÇÃO	
		TRAÇADO	
	TERRITORIAL ECOLÓGICA	PÚBLICA	FORMAS DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO
		PRIVADA	
	FUNCIONAL	DIVERSIDADE	HABITAÇÃO
			COMÉRCIO
			SERVIÇOS
			EQUIPAMENTOS
			INDÚSTRIA
		HIERARQUIA	DIÁRIO
			OCASIONAL
			EXCEPCIONAL
DE LEGIBILIDADE	FORMA	RELAÇÃO FORMA / FUNÇÃO	
	ELEMENTOS QUE CONSTITUEM A FORMA	ADAPTAÇÃO DA MORFOLOGIA A NOVAS FUNÇÕES (PÚBLICO E PRIVADO) RELAÇÃO ENTRE FORMAS	
DE DIMENSÃO	TOTAL	ESCALA HUMANA NO BAIRRO, NA RUA E NO QUARTEIRÃO	
	POR UNIDADE DE VIZINHANÇA		
DE TENDÊNCIAS	QUANTO AO CARÁCTER ESTRUTURANTE	ARTICULAÇÃO FUNCIONAL DE TRAÇADOS	
DE SÍNTESE: PLANOS / AGENTES / DESENHO	PROCESSO ENQUANTO DIFERENTE SEQUÊNCIA DE PLANO (P), AGENTE (A) E DESENHO (D)	PAD	
		PDA	
		APD	
		ADP	
		DPA	
		DAP	

⁴⁰ Considera-se que a não existir continuidade (/constância) temporal na ocupação deverá existir um elemento marcante que faça a transição entre diferentes períodos (o monumento como descontinuidade que torne o tempo contínuo), associado à malha e/ou à estrutura urbana; a “vantagem” do monumento é que o seu potencial valor simbólico o poderá transformar em centralidade.

QUADRO 8.13 – RELAÇÃO ENTRE FORÇAS SOCIAIS, ELEMENTOS ESTRUTURANTES E PLANO



QUADRO 8.14 – O PAPEL DAS FORÇAS SOCIAIS NO PROCESSO DE PLANEAMENTO



QUADRO 8.15 – RELAÇÃO ENTRE ESTRUTURA URBANA, PLANOS, FORMA URBANA, PROJECTO E TRAÇADO



O plano é o instrumento jurídico que suporta o planeamento de pormenor; só marginalmente deveriam intervir outros instrumentos neste processo como loteamentos, estudos de conjunto e desenho de espaço público. O Decreto-Lei 380/99 e o Decreto-Lei 316/07 não abordam a relação entre plano de pormenor e as áreas estruturantes. Esta parece ser uma preocupação directamente atribuível aos planos de urbanização. Para se tentar perceber qual o contributo que os planos de pormenor têm dado para a consolidação do tecido urbano em contexto metropolitano, analisaram-se os planos deste tipo aprovados para a área metropolitana de Lisboa tentando perceber a sua relação com áreas estruturantes. Os planos de pormenor são só uma pequena parte do processo de produção de espaço urbano, como se pode ver pelo número de instrumentos deste tipo disponíveis no sítio da Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU). A maioria dos territórios urbanizados é objecto de processos de loteamento ou de licenciamento de construção.

Por outro lado, consideramos importante analisar o tipo de relação que se estabelece entre estruturante e estruturado para tentar perceber em que medida reside aqui a descontinuidade. A crise da forma urbana não tem levado a um apelo à continuidade do espaço público e ao investimento ao nível da mobilidade entre territórios vizinhos. São descurados aspectos como a articulação entre lugares e nós com repercussão na continuidade do espaço público; a articulação entre a cidade a estruturar e os elementos estruturantes; a melhoria das condições de acesso a nós a partir dos lugares; as intervenções de preenchimento de malha sem carácter singular. A avaliação de cada uma das dinâmicas territoriais é analisada em função de: A – papel estruturante; B – dimensão de áreas a estruturar; C – remanescer de espaços vazios. Os elementos singulares são aqueles que se afirmam com um potencial de estruturação elevado. A mobilidade gerada em torno de elementos estruturantes (elementos singulares) tende a gerar um efeito de sucção na envolvente, patente em alguns dos casos estudados. Mas não

podemos generalizar nesta matéria, desperdiçando o potencial dos não-lugares: eles atraem fluxos, embora contrastantes em termos de desenho com as suas envolventes.

Por outro lado, a grande quantidade de espaço público existente não constitui por si só factor de mobilidade, uma vez que a sensação de abundância de espaço não se traduz directamente em possibilidade de fruição do mesmo, como se pode constatar pela salvaguarda das áreas de valor ecológico. O acesso aos elementos estruturantes pode não fomentar mais investimento em transporte público, à semelhança do que é prática nos centros urbanos antigos. Os não-lugares desenham-se a partir da mobilidade mas têm uma relação com esta distinta da dos lugares: ao mesmo tempo que a promovem parecem querer escondê-la por via da estratégia de marketing de criar uma acalmia visual de tráfego⁴¹. As dinâmicas emergentes aparentam assentar em três pilares fundamentais: os agentes/actores das transformações; os planos, como ferramentas de regulação da ocupação do território; e o desenho urbano, como resultado da manifestação das intenções de agentes e formalização de planos. Propõe-se: a avaliação da dimensão das áreas de intervenção convertidas em unidades de vizinhança; a determinação da carga urbanística de uma unidade de vizinhança a partir da programação de equipamentos e da portaria das cedências; análise dos contextos em que são elaborados os planos; cruzamento dos planos com as tendências analisadas no capítulo 6, com a estrutura analisada no capítulo 7 e com o perfil funcional.

QUADRO 8.16 – PARÂMETROS DE ANÁLISE DOS PLANOS DE PORMENOR

PP	ESTRUTURA FUNCIONAL	RELAÇÃO ESTRUTURANTE / ESTRUTURADO RELAÇÃO CENTRO / PERIFERIA RELAÇÃO COM A DIMENSÃO DA FORMA URBANA ENVOLVENTE	CONTINUIDADE DO ESPAÇO PÚBLICO	ESTRUTURA TERRITORIAL ECOLÓGICA	RELAÇÃO PLANO / AGENTE / DESENHO LIMITES DE LEGIBILIDADE DA FORMA LEGIBILIDADE DOS ELEMENTOS QUE CONSTITUEM A FORMA
	LEGIBILIDADE	DESENHO DO ESPAÇO PÚBLICO	PERMEABILIDADE	-	-

Os planos de pormenor e loteamentos aparentam oferecer o mesmo tipo de respostas para o mesmo tipo de problemas. Sendo a escala de abordagem do território muitas vezes semelhante, existe no entanto uma diferença relevante: um é plano (de pormenor), que nos fornece as linhas orientadoras para elaborar os projectos que permitirão passar à intervenção; o outro é projecto (de loteamento), o documento técnico que prepara a obra. Será por isso de esperar que os projectos de loteamento forneçam os dados técnicos, em termos dimensionais e de composição dos diferentes elementos que constituem o espaço urbano proposto, e que os planos de pormenor, embora possam definir estes mesmos, estejam muito mais preocupados com questões de carácter conceptual, tais como de estratégia e de política urbana. Interessa salientar a relevância dos casos seleccionados relativamente ao espaço público. O quadro 8.17 situa alguns planos face ao tipo de espaço público existente.

⁴¹ Ver o caso de Potsdammer Platz.

QUADRO 8.17 – INTEGRAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS CONSOLIDADOS, COM CONSTRUÇÃO E TRAÇADOS NOS PLANOS DE PORMENOR E DE URBANIZAÇÃO ANALISADOS

TIPO DE ESPAÇO	CONSOLIDADO	COM CONSTRUÇÃO	TRAÇADO
CONSOLIDADO	ÁREA CENTRAL DO CACÉM	-	QUINTA FONTE DA PRATA
COM CONSTRUÇÃO	-	-	QUINTA DO CONDE
TRAÇADO	-	-	RIBEIRA DO MARCHANTE

8.3 Os planos de urbanização e de pormenor na AML: da expansão à regeneração urbana

As quase duas décadas que aqui analisaremos iniciam-se num momento de ainda elevado crescimento demográfico com saturação dos subúrbios mais antigos de Lisboa e culmina com um momento de quase estagnação demográfica. Não obstante a redução do crescimento da população é nestes quase 20 anos que assistimos ao aumento e diversificação da oferta do espaço urbano, que nos finais da década de 90 era integralmente cancelada por PDMs em vigor. Como afirmámos atrás, estes dois momentos têm como referência a publicação de dois diplomas relevantes para a prática do planeamento, e os planos que apresentaremos servirão entre outras coisas para espelhar estas diferenças. Ainda assim, encontraremos planos cuja data de publicação se insere no período em análise mas cuja tramitação é feita à luz de legislação anterior.

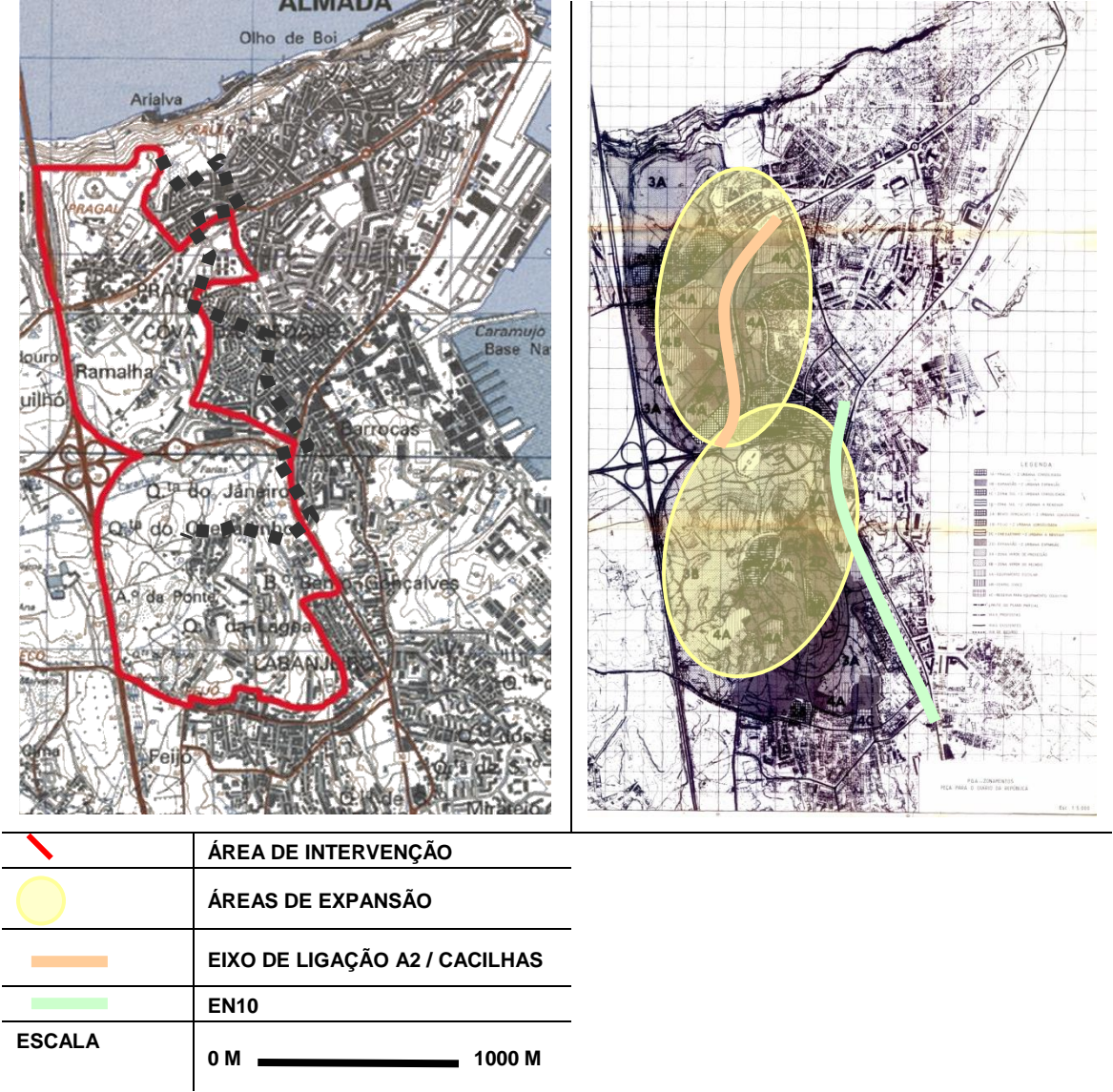
FIGURA 8.2 – ÁREA DE INTERVENÇÃO E PLANTA DE ENQUADRAMENTO REGIONAL DO “PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALMADA, PP9, PP7 E CENTRO SUL” (DATADA DE 1989 E PUBLICADA EM 1992)



É o caso do “plano parcial de urbanização de Almada”, conforme é designado na planta de enquadramento regional aqui reproduzida, que adopta esta terminologia pelo facto de ter sido elaborado de acordo com o enquadramento jurídico anterior ao Decreto-Lei 69/90. O plano, que nos registos da DGOTDU passa a ser denominado “Plano de Urbanização de Almada,

PP9, PP7 e Centro Sul”, abrange uma área de cerca de 600 hectares. É delimitado a poente pela A2 e a norte pela margem do rio Tejo e a nascente e sul por áreas de suburbanização de Almada e Feijó. A metade inferior do limite nascente do plano corresponde sensivelmente à EN10. O plano separa áreas predominantemente construídas (quase todas elas preenchidas e consolidadas) e áreas predominantemente não construídas. Os espaços não construídos têm três funções principais: a de protecção relativamente à A2, a de parque urbano, na metade sul da área do plano, entre a A2 e a área urbana do Feijó, e a de espaço de enquadramento do santuário do Cristo Rei. A planta de enquadramento regional destaca a área do plano integrado de Almada, referindo a capacidade residencial prevista neste instrumento – 6000 fogos – como o dado mais relevante.

FIGURA 8.3 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PU DE ALMADA



O plano previa uma nova ligação rodoviária entre o nó da A2 e Cacilhas; duas áreas de expansão urbana, uma a sul da parte mais antiga de Almada, e outra na zona de Feijó, próximo do limite sul do concelho; e uma área verde partindo da envolvente do nó da A2 e estendendo-se para sul. A

O planeamento de pormenor é associado a problemas mais especializados. Os casos localizados no concelho de Seixal e de Vila Franca de Xira revelam uma utilização da figura de plano de pormenor para contextos tão díspares quanto o da instalação de um posto de abastecimento de combustíveis e de um centro de inspecção automóvel (no caso do Seixal) ou a criação de uma zona industrial já ocupada. O plano de pormenor é usado para parcelar a propriedade e introduzir alterações insignificantes no desenho, dimensão e função do espaço público.

Plano de Pôrmentor (Plan of the Park) showing the layout of the park, including the 'Zona de recreio infantil' (Children's play area) and the 'Zona de recreio para adultos' (Adult play area). The plan includes various zones, paths, and landscaping details. A scale bar indicates 0 to 100 meters. The drawing is signed by 'C.M.S.' and 'Div. P.U.'.

Os exemplos que se seguem têm em comum: a ausência de tipologias de transição entre as áreas dos planos e as envolventes construídas; a articulação pontual das malhas com a envolvente; a não diferenciação das tipologias construídas com espaços constituídos por

200

habitação em edifícios isolados; uma dimensão inferior à da unidade de intervenção (que definimos como tendo necessariamente uma área próxima de 50 hectares); sem elementos de articulação entre formas urbanas distintas; com predominância de tendências em que os agentes têm um papel preponderante, como é o caso das áreas urbanas de génese ilegal; falta de articulação com qualquer elemento estruturante. Constituem excepção, em termos de articulação com elementos estruturantes, situações pontuais em que a relação com a rede viária principal é mais directa – como é o caso do PP de Castanheira do Ribatejo, destinado a ocupação industrial. Ainda assim estamos longe de falar de estrutura urbana e trata-se de um caso excepcional na produção de planos do município de Vila Franca de Xira. Em geral, estes espaços confinam com espaços consolidados de pequena dimensão ou com espaços não consolidados com construção.

FIGURA 8.5 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE CASTANHEIRA DO RIBATEJO (VILA FRANCA DE XIRA)

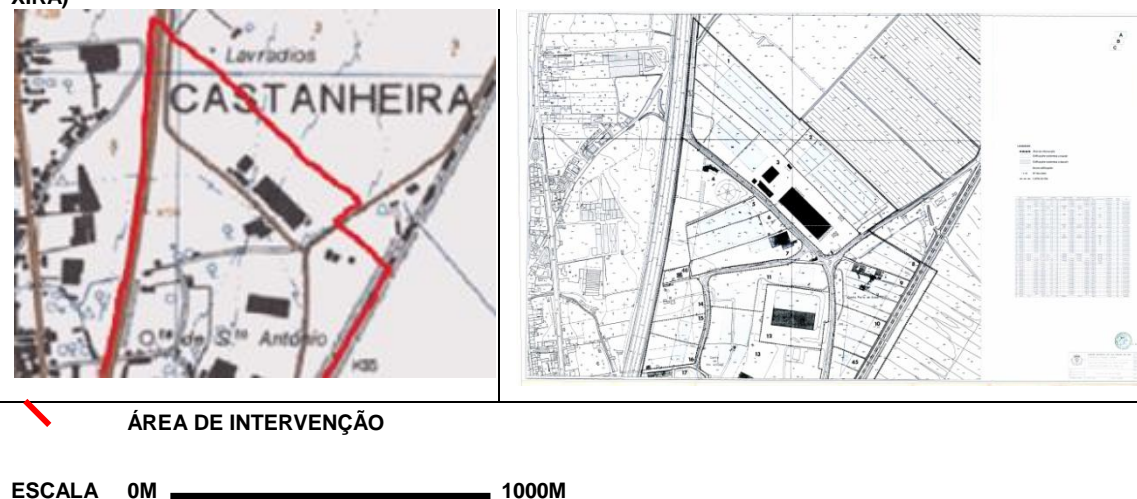


FIGURA 8.6 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE RECONVERSÃO DO CASAL DO PINHEIRO / A DOS LOUCOS / S. JOÃO DOS MONTES (VILA FRANCA DE XIRA)

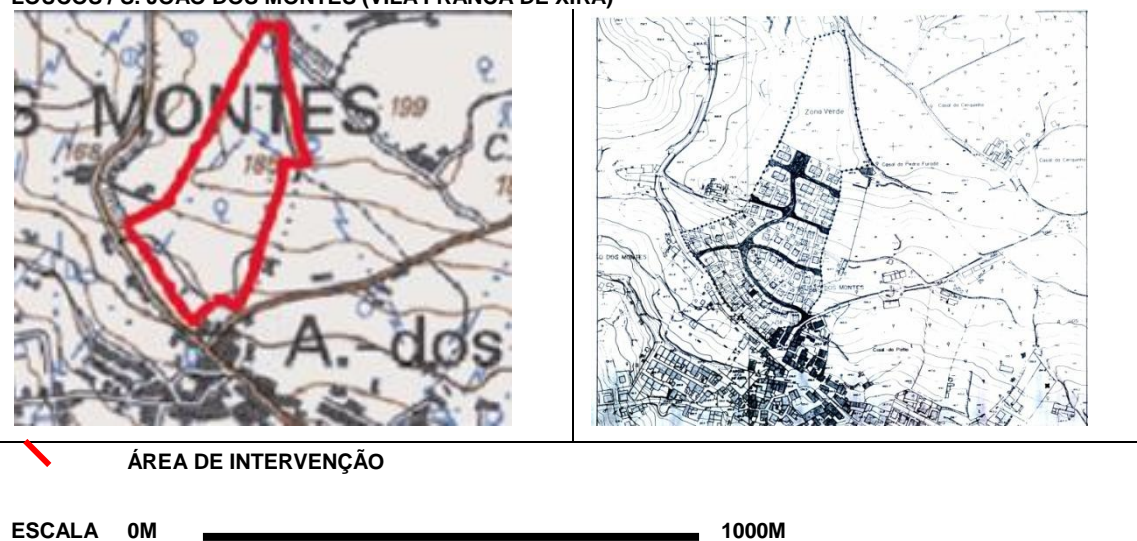
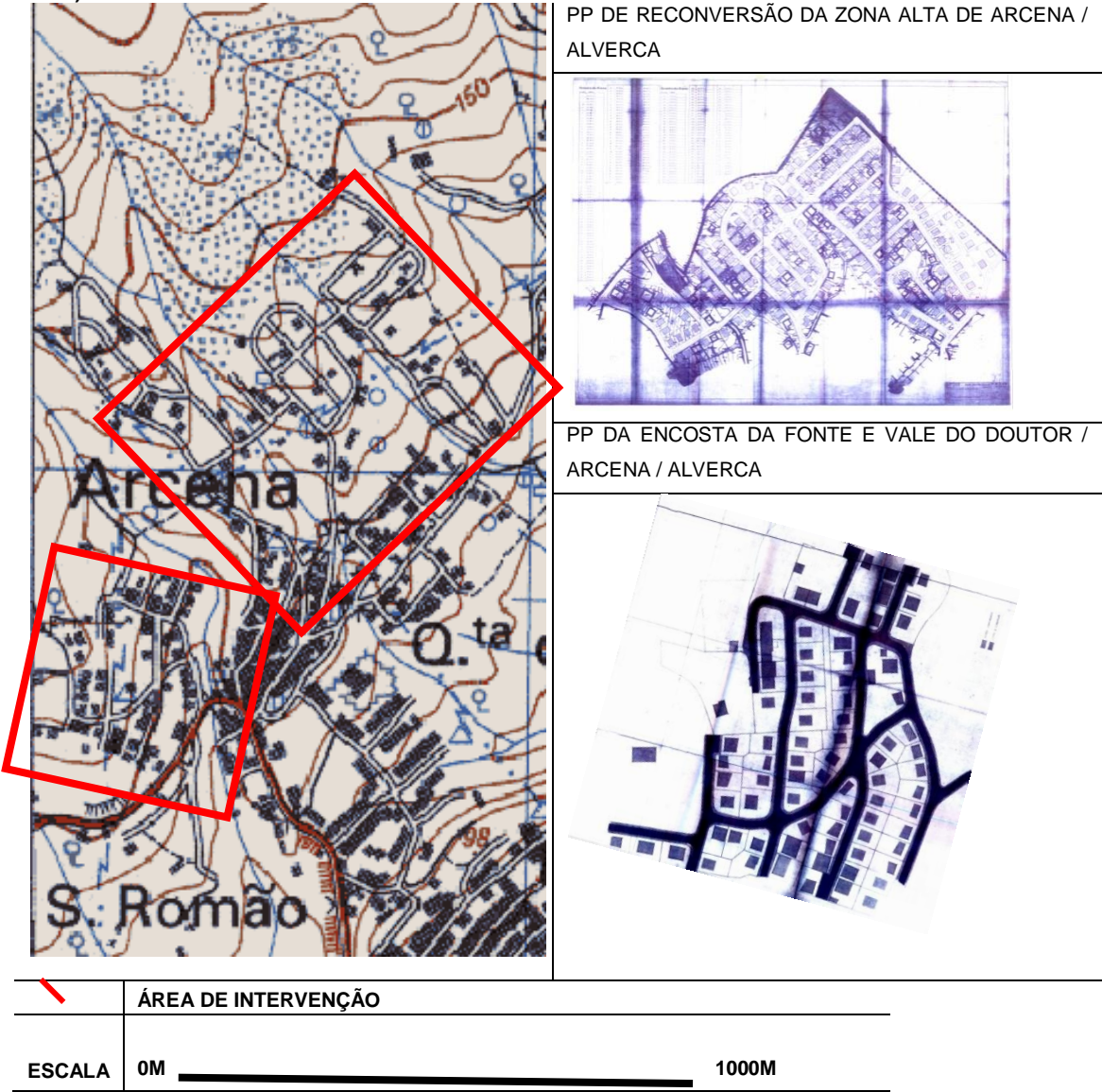
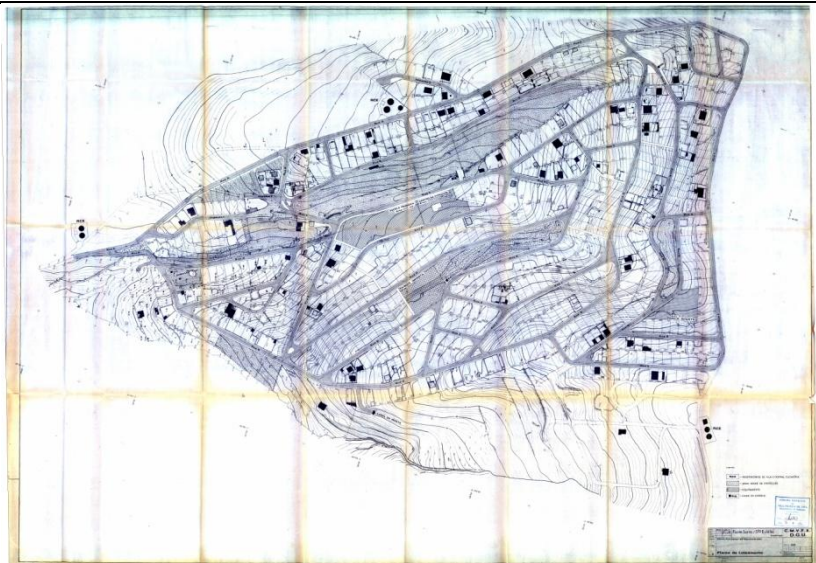


FIGURA 8.7 – PRÉ -EXISTÊNCIAS E PROPOSTAS DE DOIS PP EM ARCENA / ALVERCA (VILA FRANCA DE XIRA)



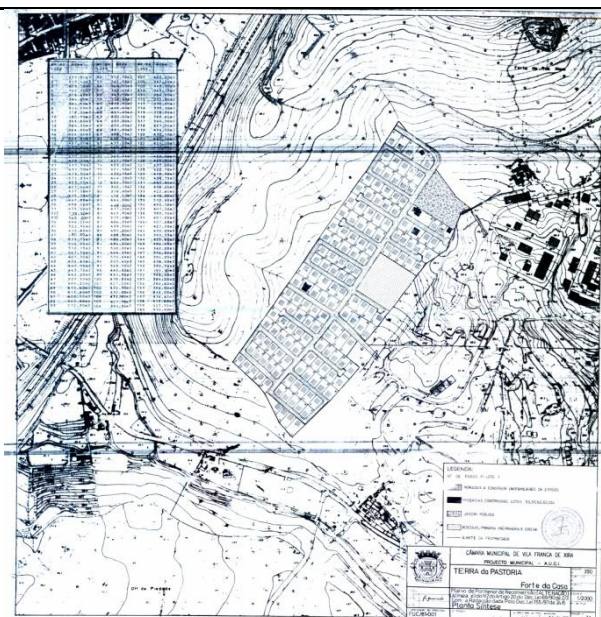
PP DE RECONVERSÃO FONTE SANTA / SANTA EULÁLIA / VIALONGA



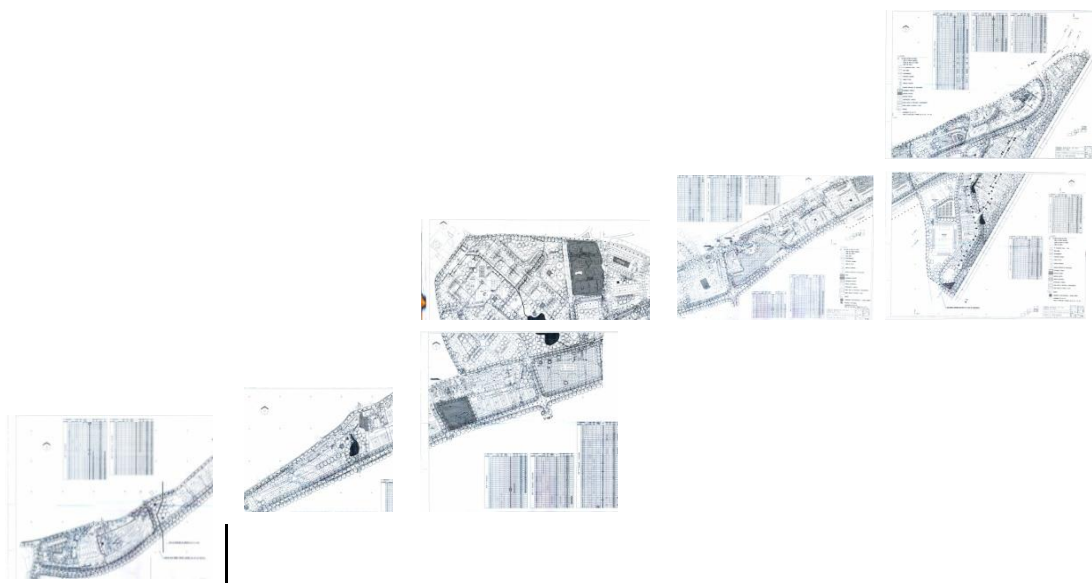
PP DE RECONVERSÃO QUINTA DO SERPA / VIALONGA



PP DE RECONVERSÃO DE TERRA DA PASTORIA / FORTE DA CASA



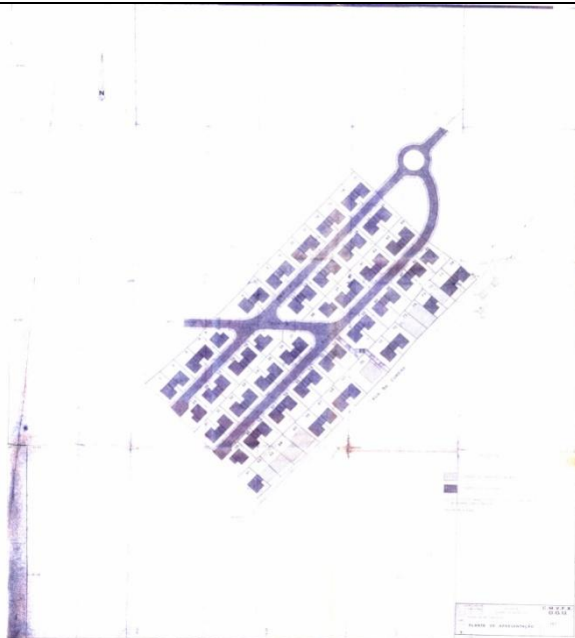
PP DE VIALONGA



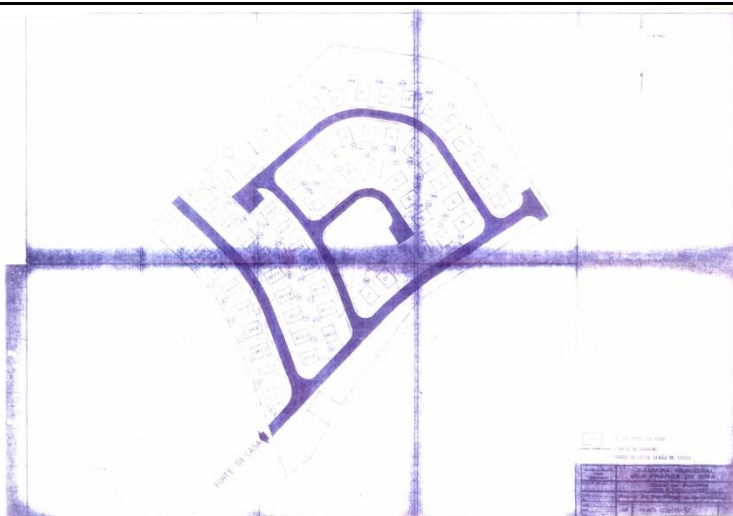
PP DE RECONVERSÃO DA ZONA DO MOLEDO / ALVERCA DO RIBATEJO



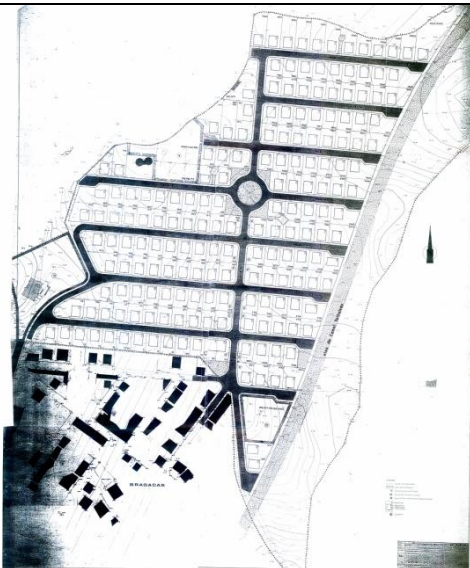
PP DE RECONVERSÃO DA QUINTA DA AZINHEIRA / ALVERCA



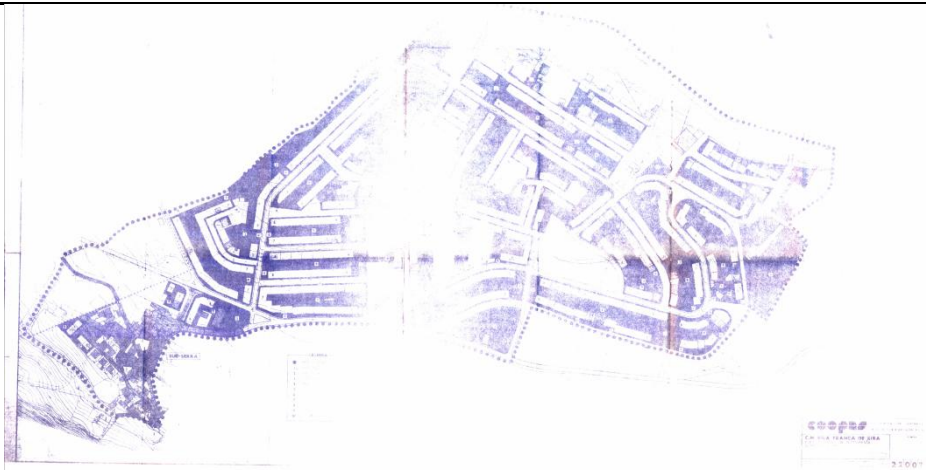
PP DE RECONVERSÃO CASAL DO POCINHO / FORTE DA CASA / VIALONGA



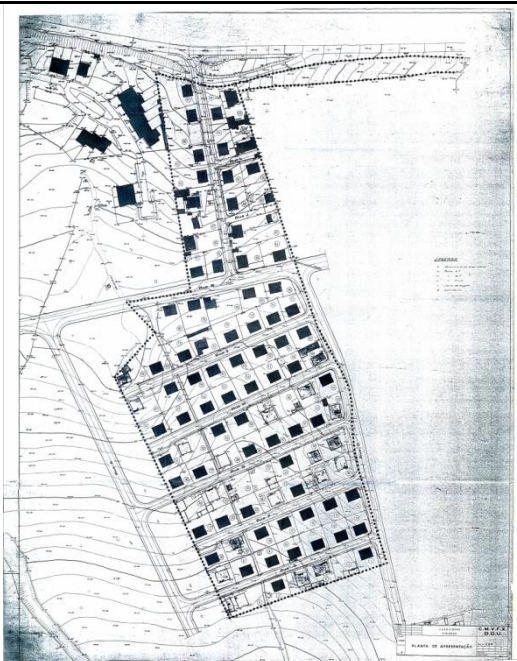
PP DE RECONVERSÃO BRAGADAS / PÓVOA DE SANTA IRIA



PP DE RECONVERSÃO QUINTA DA PONTE



PP DE RECONVERSÃO CASALINHOS / VIALONGA



Por outro lado, o desenho, o processo e os agentes contribuíram para que um elemento singular (Tagus Park) do concelho de Oeiras fosse estruturante para o território em termos de policentrismo, estrutura territorial ecológica e continuidade do espaço público. No seu extremo noroeste, confinante com os concelhos de Sintra (a norte) e de Cascais (a poente) localiza-se a área ocupada pelo Plano de Pormenor do Parque de Ciência e Tecnologia de Oeiras, vulgarmente conhecido por Tagus Park. Trata-se de uma intervenção cujo sentido se adequa na classificação como elemento singular. A área do plano é estruturada por uma via norte-sul que liga o IC19 com a A5. As restantes vias assumem uma lógica muito modernista de *campus*, em que se procura manter uma autonomia em relação aos atravessamentos.

Neste plano, a geometria utilizada assenta num paralelismo de vias. A proximidade visual não corresponde a uma proximidade física, em termos de continuidade do espaço público. E os traçados impõem-se mesmo, diríamos, como uma barreira entre a via estruturante e a estrutura ecológica. O plano confina a nascente com a ribeira de Barcarena e a poente com outra ribeira do estudo elaborado para os concelhos de Sintra, Cascais e Oeiras. A sul localiza-se um outro plano de pormenor denominado Plano de Pormenor de Porto Salvo-Oeiras. Entre os dois medeia uma área residencial largamente construída, mas quase nada consolidada. A frente poente confina com uma área de construção clandestina do concelho de Cascais (Talaíde). Em toda esta área de construção só os núcleos de Oeiras e do Cacém se destacam como espaços urbanos consolidados. O Plano de Pormenor de Porto Salvo-Oeiras confina a nascente com nó da A5 e a poente com uma das ribeiras do estudo atrás referido. Deste, apenas uma pequena área se encontra consolidada.

FIGURA 8.8 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE PORTO SALVO (OEIRAS)

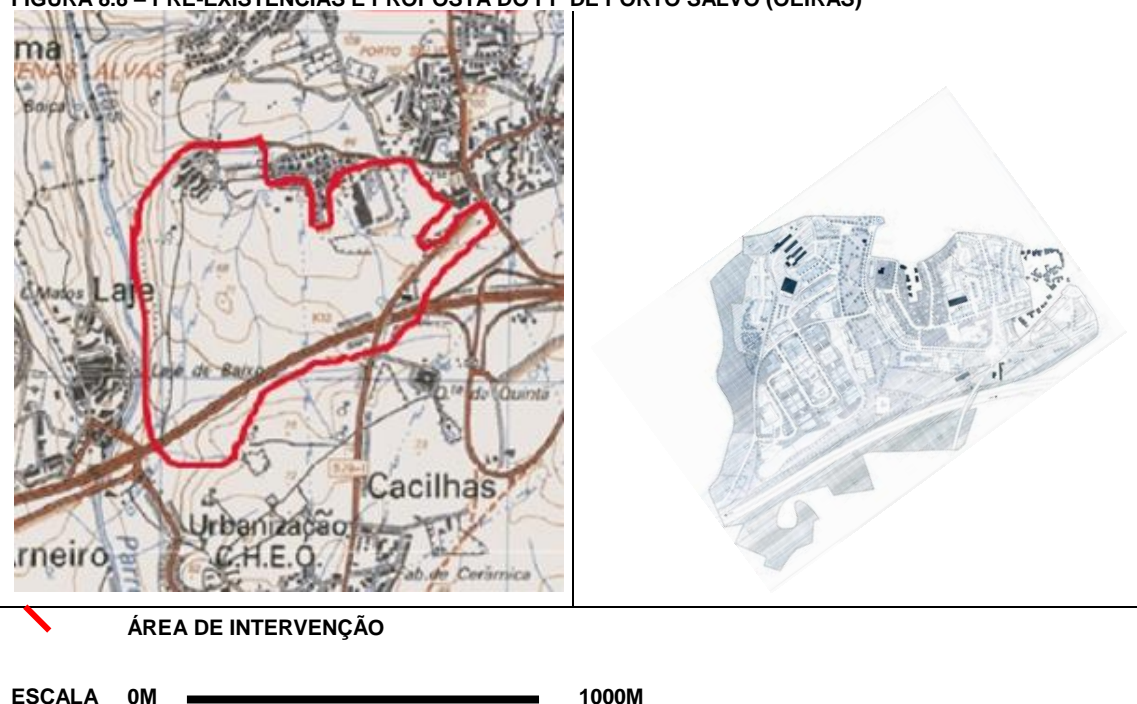


FIGURA 8.9 – PLANTA SÍNTESE DO PP DE PORTO SALVO (OEIRAS)



FIGURA 8.10 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PU DA SERRA DE CARNAXIDE (OEIRAS)

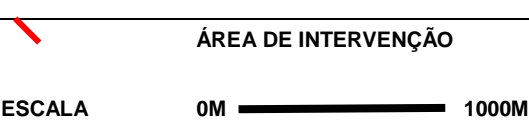
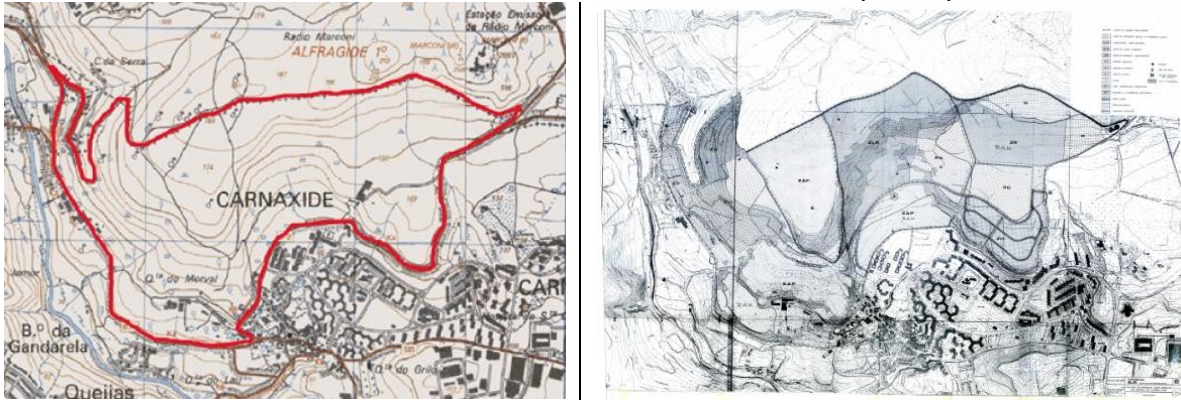
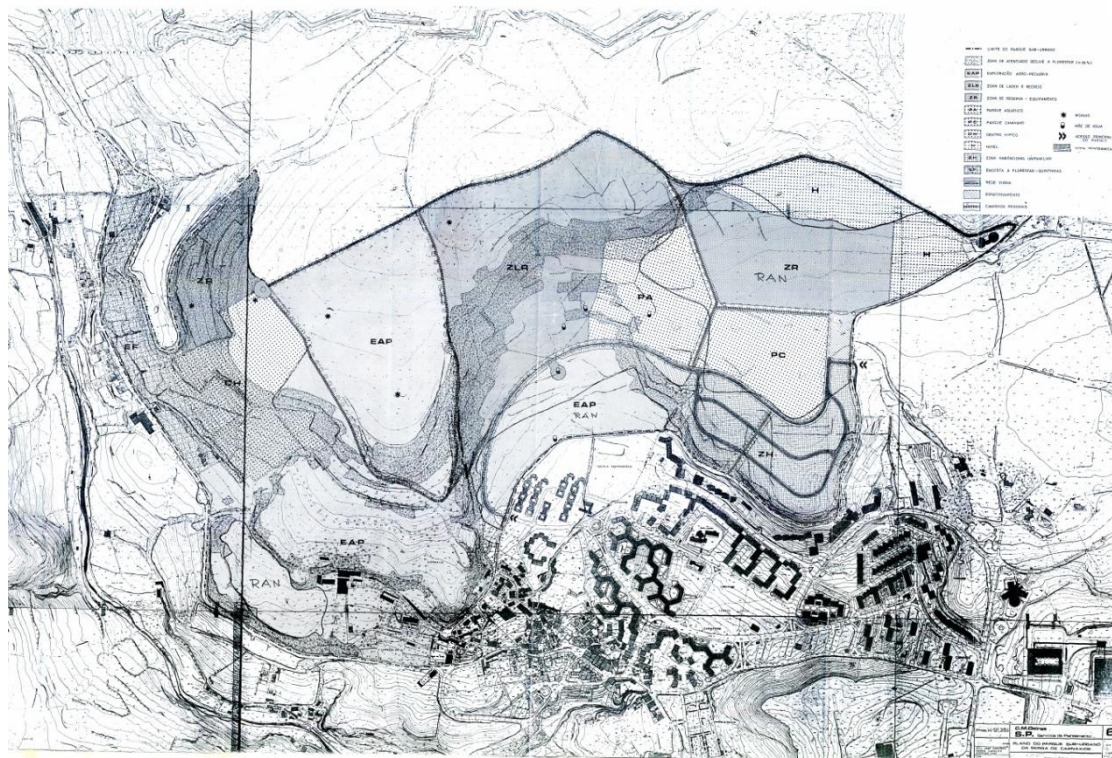


FIGURA 8.11 – PLANTA SÍNTESE DO PU DA SERRA DE CARNAXIDE (OEIRAS)



Situação com contornos semelhantes ocorre com o Plano de Pormenor para a Serra de Carnaxide. Incide sobre uma área confinante a oeste com o estudo para as ribeiras dos concelhos de Sintra, Cascais e Oeiras. Tem como limites dois elementos singulares: o IC19 a norte e a via rápida de acesso à Amadora a nascente. Os espaços públicos urbanos consolidados encontram-se a cerca de 750 metros de distância medidos em linha recta para norte. O ponto de maior proximidade entre o perímetro do Plano de Pormenor da Serra de Carnaxide e espaços públicos urbanos consolidados ocorre a noroeste, na envolvente do nó de saída do IC19 para a Amadora. A cerca de 1000 metros para sul surge um pequeno conjunto consolidado de cerca de 25 hectares. Como já referimos, o limite norte deste plano é dado parcialmente pelo IC19, existindo um nó directamente ligado à área de intervenção (o nó da Amadora) e dois outros a cerca de 750 metros em linha recta da área de intervenção (ambos servem Queluz). A A5 localiza-se a cerca de 2 km em linha recta da área de intervenção. Nestes casos, as áreas de influência em termos de proximidade a pé das três estações de caminho-de-ferro mais próximas encontram-se quase totalmente consolidadas enquanto espaços urbanos. O programa, face às dinâmicas existentes, poderia ser: a aposta na construção ao longo de um eixo, prolongando o já existente de acesso ao centro da Amadora, e desenvolvendo-o para poente em direcção ao Tagus Park; a criação de uma estrutura inter-municipal de gestão deste eixo (Amadora-Oeiras); o reforço da legibilidade das frentes do IC19, entre nós de saída, estando em causa particularmente os nós de saída para a Amadora e para Queluz.

FIGURA 8.12 – PLANO INTEGRADO DA ÁREA DO PARQUE DE CIÊNCIA E DE TECNOLOGIA

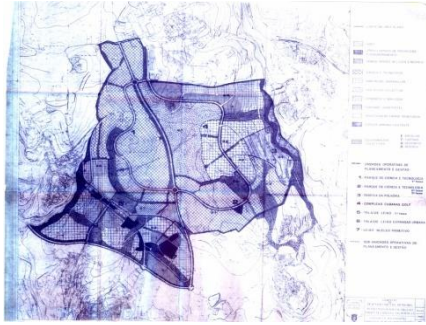
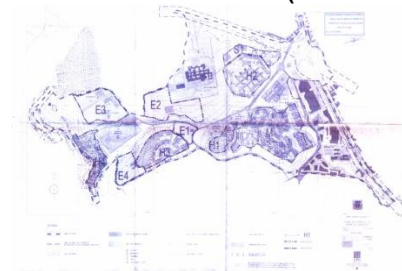


FIGURA 8.13 – PLANO DE PORMENOR DA ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA



FIGURA 8.14 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA SERRA DE CARNAXIDE (AMADORA)



ÁREA DE INTERVENÇÃO

ESCALA 0M 1000M

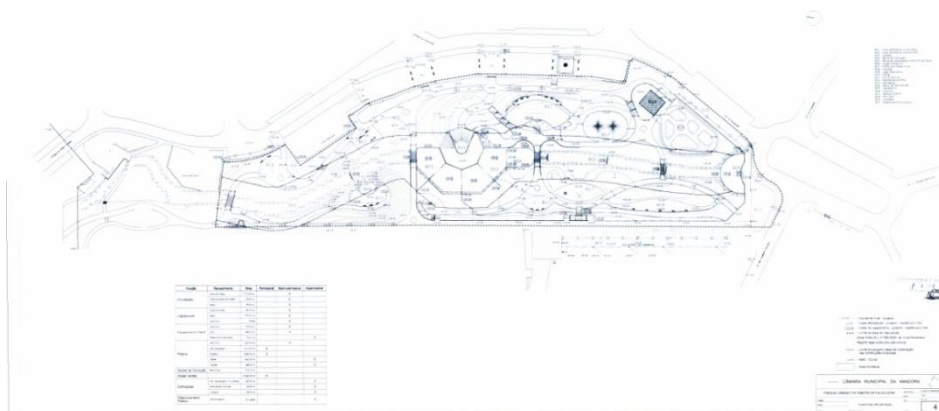
FIGURA 8.15 – PLANTA SÍNTESE DO PP DA SERRA DE CARNAXIDE (AMADORA)



Situado a sul do Plano de Pormenor da Serra de Carnaxide, o Plano de Pormenor da Outorela abrange uma área próxima da A5. O traçado urbano desenvolve-se em torno de um elemento

central, organizando uma malha cuja densidade reduz a acessibilidade ao centro, ou seja, a diversidade de orientações da malha, se bem que genericamente marque um centro, não estimula o acesso ao mesmo.

FIGURA 8.16 – PLANTA SÍNTESE DO PP DA RIBEIRA DA FALAGUEIRA (AMADORA)



A área do Plano de Pormenor da Falagueira situa-se a nascente do centro da Amadora, à distância limite passível de ser percorrida por um peão para chegar à estação ferroviária da cidade. Trata-se de uma área urbana cuja envolvente se encontra predominantemente consolidada.

FIGURA 8.17 - PP DA LIGAÇÃO DO CASAL DE SÃO BRÁS À RUA COMANDANTE FERREIRA DO AMARAL



A elaboração de um plano de pormenor para a zona da antiga fábrica dos Cabos Ávila, do bairro operário Vila Martelo e Centro Comercial Lido prevê a instalação de um programa misto de comércio, escritórios e habitação. Sobre a antiga fábrica Cabos Ávila existe a pretensão de criar um centro empresarial com escritórios, unidade hoteleira e comércio. É intenção do município que seja preservado o edifício central. A prática actual tem sido a de aplicar de forma pouco clara o plano de urbanização ou o plano de pormenor gerando duas situações tipo: a de transição PDM – PU; a de transição PDM – PP.

QUADRO 8.18 – PLANOS DE PORMENOR, ÁREAS DE INTERVENÇÃO E ELEMENTOS ESTRUTURANTES

PLANO	ÁREA DE INTERVENÇÃO	ÁREA DE INTERVENÇÃO / ÁREA MÉDIA UNIDADE DE VIZINHANÇA	PROGRAMA ⁴³	RELAÇÃO NÃO RESIDENCIAL/ RESIDENCIAL	OBSERVAÇÕES
QUINTA DA LOMBA (BARREIRO)	9 HÁ	0,18	HABITAÇÃO (5490 M2) EQUIPAMENTOS /34191 M2)	0,16	
QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL (MOITA)	N. D.	-	INTERFACE, ARMAZENAGEM, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (347.070 M2)	N. A.	
QUINTA DA AZINHEIRA (V.F. XIRA)	N. D.	-	HABITAÇÃO	0	
CASAL DO POCINHO (V.F. XIRA)	N. D.	-	HABITAÇÃO	0	
ALTO DE ARCENA (V.F. XIRA)	N. D.	-	HABITAÇÃO	0	
QUINTA DA PONTE (V.F. XIRA)	N. D.	-	ARMAZÉNS, COMÉRCIO, HABITAÇÃO, EQUIPAMENTOS		REFERÊNCIAS CONCEPTUAIS ACERCA DAS RUAS
BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)	65 HA	1,29			
NÚCLEO CENTRAL DO BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)	11,9 HA	0,24	HABITAÇÃO (27.279 M2), EQUIPAMENTOS		

⁴³ Apesar de muitos planos indicarem a ocupação por habitação sem referir outros usos, o que é um facto é que não os impedem.

PLANO	ÁREA DE INTERVENÇÃO	ÁREA DE INTERVENÇÃO / ÁREA MÉDIA UNIDADE DE VIZINHANÇA	PROGRAMA ⁴⁴	RELAÇÃO NÃO RESIDENCIAL/ RESIDENCIAL	OBSERVAÇÕES
ÁREA CENTRAL DE OUTORELA / PORTELA (OEIRAS)	N. D.	-			CONFORMIDADE COM TODOS OS PLANOS EM VIGOR
CASAL DA SERRA (V. F. XIRA)	N. D.	-			CONFORMIDADE COM PDM
FONTE DE SANTA EULÁLIA (V. F. XIRA)	69 HA	1,38	HABITAÇÃO (277.760 M2), EQUIPAMENTOS (16.346 M2)	0,06	CONFORMIDADE COM PDM
ENCOSTA DA FONTE E VALE DO DOUTOR (V. F. XIRA)	4 HA	0,07	HABITAÇÃO	0	CONFORMIDADE COM PDM
QUINTA DO SERPA (V. F. XIRA)	26 HA	0,51	HABITAÇÃO	0	CONFORMIDADE COM PDM
MOLEDO (V. F. XIRA)	N. D.	-	HABITAÇÃO	0	
CASAL DE SÃO BRÁS (AMADORA)	N. D.	-			CONFORMIDADE COM PDM
CASALINHOS (V. F. XIRA)	N. D.	-	HABITAÇÃO	0	CONFORMIDADE COM PDM

(FONTE: DGOTDU, 2007, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Notas: 1 Área de influência = 3,1416X400X400 = 502656 m2 (+- 50 ha); Área = $\pi r^2 = \frac{1}{4} \pi D^2$; Pi = 3,1416

⁴⁴ Apesar de muitos planos indicarem a ocupação por habitação sem referir outros usos, o que é um facto é que não os impedem.

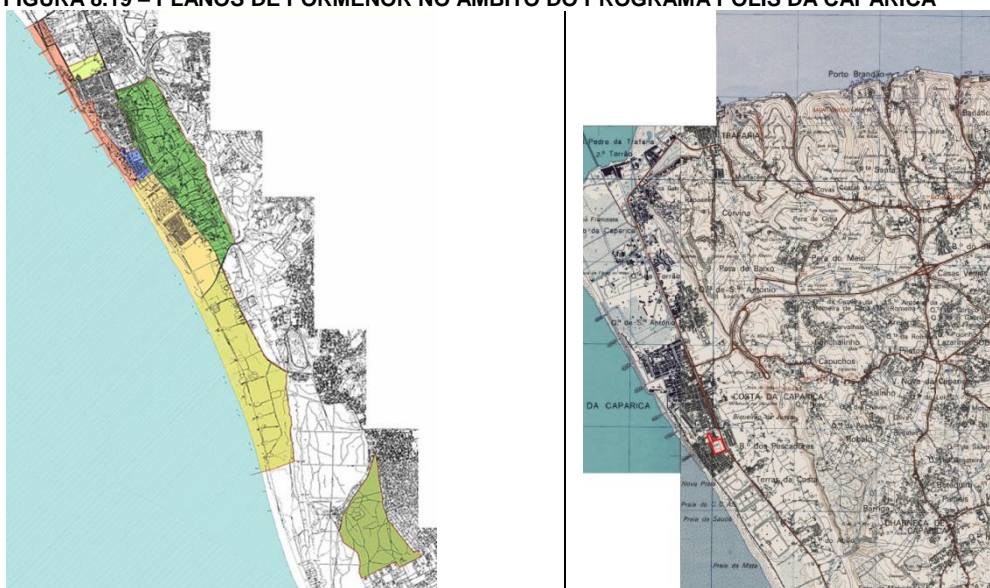
8.4 Articulação entre instrumentos

A articulação entre instrumentos de gestão territorial reveste-se de particular importância quando abordamos questões de estrutura e quando procuramos nos planos formas de resolver discontinuidades. Porque presumimos que a forma de tratamento de um determinado território difere consoante o mesmo seja abrangido por um plano ou por vários, debruçar-nos-emos de seguida sobre a análise de territórios onde o número e diversidade de instrumentos são maiores. Os casos que passamos a apresentar reflectem a necessidade de articulação entre instrumentos de gestão territorial. Nalguns casos trata-se de intervenções de conjunto cuja abordagem resultou na subdivisão da área em diferentes planos; noutros casos a questão da integração coloca-se ao nível de instrumentos de diferente natureza.

Costa da Caparica: Programa Polis e planos de pormenor

A Costa da Caparica ascendeu recentemente a cidade, ao fim de décadas de oscilação entre estância balnear e processos lentos de suburbanização. O período pós-revolucionário ter-lhe-á dado um novo impulso em termos de ocupação, com a chegada de novos residentes oriundos das antigas colónias e mais tarde com comunidades imigrantes, nomeadamente brasileiras. A frente marítima tem sido a referência marcante e estruturante deste território, desde os míticos desenhos de Cassiano Branco à ocupação especulativa das últimas décadas. Nas tendências recentes, podemos encontrar diferentes níveis de ocupação, que oscilam entre a moradia de estância balnear e o edifício de habitação colectiva.

FIGURA 8.19 – PLANOS DE PORMENOR NO ÂMBITO DO PROGRAMA POLIS DA CAPARICA



(FONTE: WWW.COSTAPOLIS.PT/IMAGENS/MAPA.JPG)

Com o PDM eficaz desde os anos 90, foi introduzida uma nova tipologia, que supera a primeira e reduz a segunda. A ocupação recente, o referencial único do mar e a topografia plana fazem da Costa da Caparica um território de malha urbana muito regular, por oposição à diversidade do tecido construído. O Costa Polis encontrou assim um espaço sem grandes restrições, onde as áreas de oportunidade de intervenção se encontram bem delimitadas e com forma regular. Importa acerca deste estudo de caso perceber que relação existe entre mistura de tipologias no interior e as restrições de construção no litoral. A relação da proposta de intervenção PP3 com a envolvente deixa supor a intenção de “sanear” a área, isolando-a através de arruamentos. A tentação de criar um pólo urbano de maior peso e menos relacionado com os territórios pré-existent é mais forte.

FIGURA 8.18 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E PLANTA SÍNTESE DO PP3 DO BAIRRO DO CAMPO DA BOLA (PUBLICADO EM 2005)



O plano de pormenor do Jardim Urbano insere-se na Mata de Santo António e foi realizado no âmbito do Polis da Costa da Caparica. Foi publicado em 2005 e as obras decorrentes da proposta estão em fase de conclusão em 2007. O espaço público foi inaugurado em Outubro de 2007, encontrando-se em fase mais atrasada a construção dos 144 fogos inicialmente integrados no Plano Especial de Realojamento (PER), que entretanto foi alterado, destinando-se actualmente a habitação para casais jovens. O atraso deve-se a diferendo sobre a construção ou não na zona de mata (avançou só o espaço singular e o espaço de suburbanização mantém-se por definir e com tendência a sofrer alterações; é o valor do vazio contra as áreas de suburbanização). A visão estratégica para a Trafaria é resultado de trabalho da Parque Expo. O território confina a sul com o espaço ocupado pelo programa Polis da Costa

da Caparica. Com este documento pretende-se criar uma visão estratégica para a Trafaria, articulando uma área de suburbanização que se pretende requalificar (o núcleo piscatório) com os elementos singulares em presença (o porto comercial, a frente de praias da Costa da Caparica).

Parque das Nações e Bobadela: planos de urbanização e de pormenor

Esta relação com as áreas envolventes e com as pré-existências assume contornos distintos no caso do Plano de Pormenor do Parque das Nações em Loures. O território em forma de “y” é formado pelo eixo principal ao longo do rio Tejo, onde se localizam o Parque do Tejo e o Parque de Empresas Oriente, do lado oposto do rio Trancão. Estas duas ocorrências situam-se entre a antiga EN1 e o rio Tejo. Do lado oposto da via situa-se o Bairro da Petrogal, recentemente incluído em plano de pormenor. O Bairro da Petrogal começou por ser um bairro residencial ligado à actividade fabril desta parte da cidade durante o século XX. De resto, a implantação de empresas ligadas à indústria petrolífera esteve presente nesta área, durante cerca meio século, tanto no concelho de Loures como no de Lisboa (GASPAR, 1999).

FIGURA 8.20 – LOCALIZAÇÃO DO PP DA PETROGAL, DO PP DE SCAVÉM E DOS PP4, PP5 E PP6 DO PARQUE DO TEJO (LOURES)

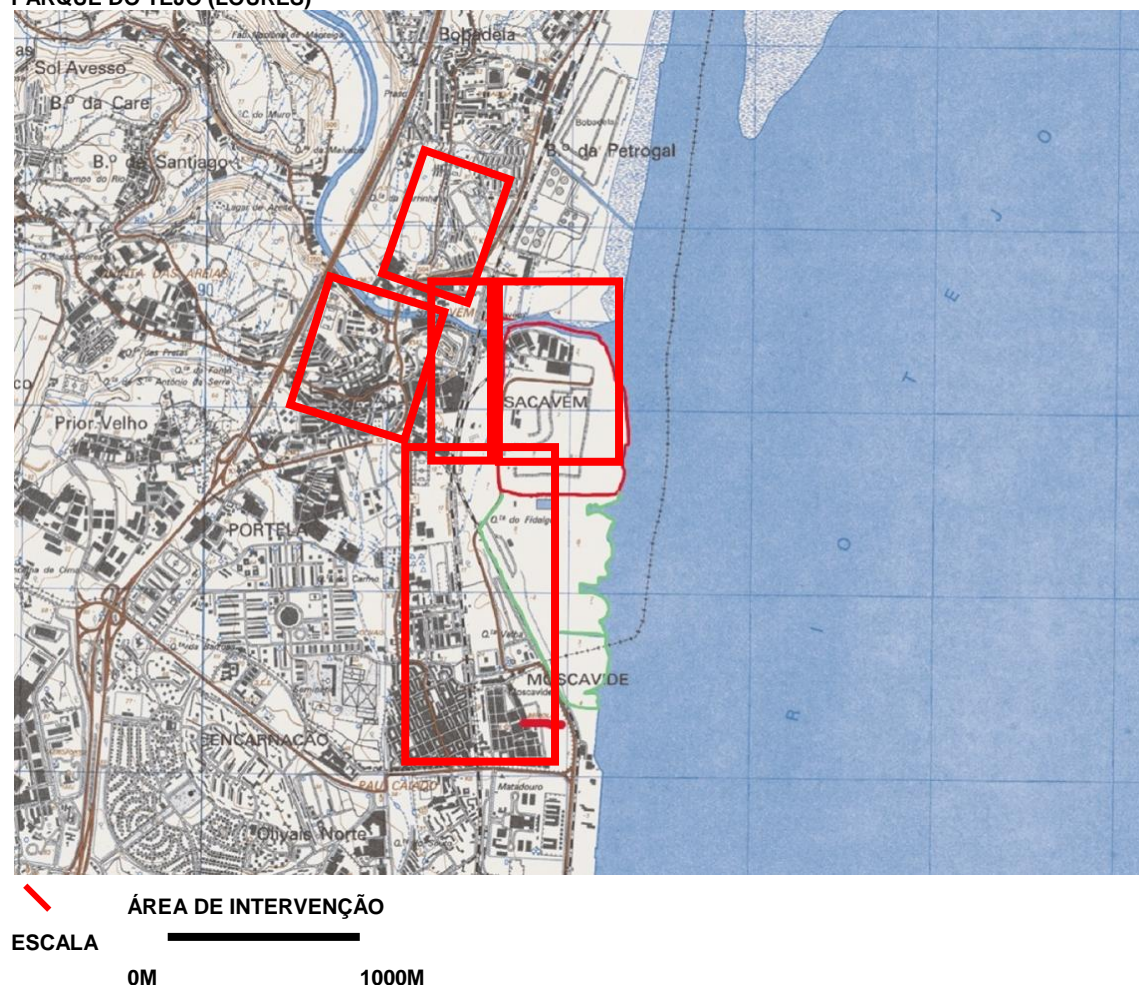
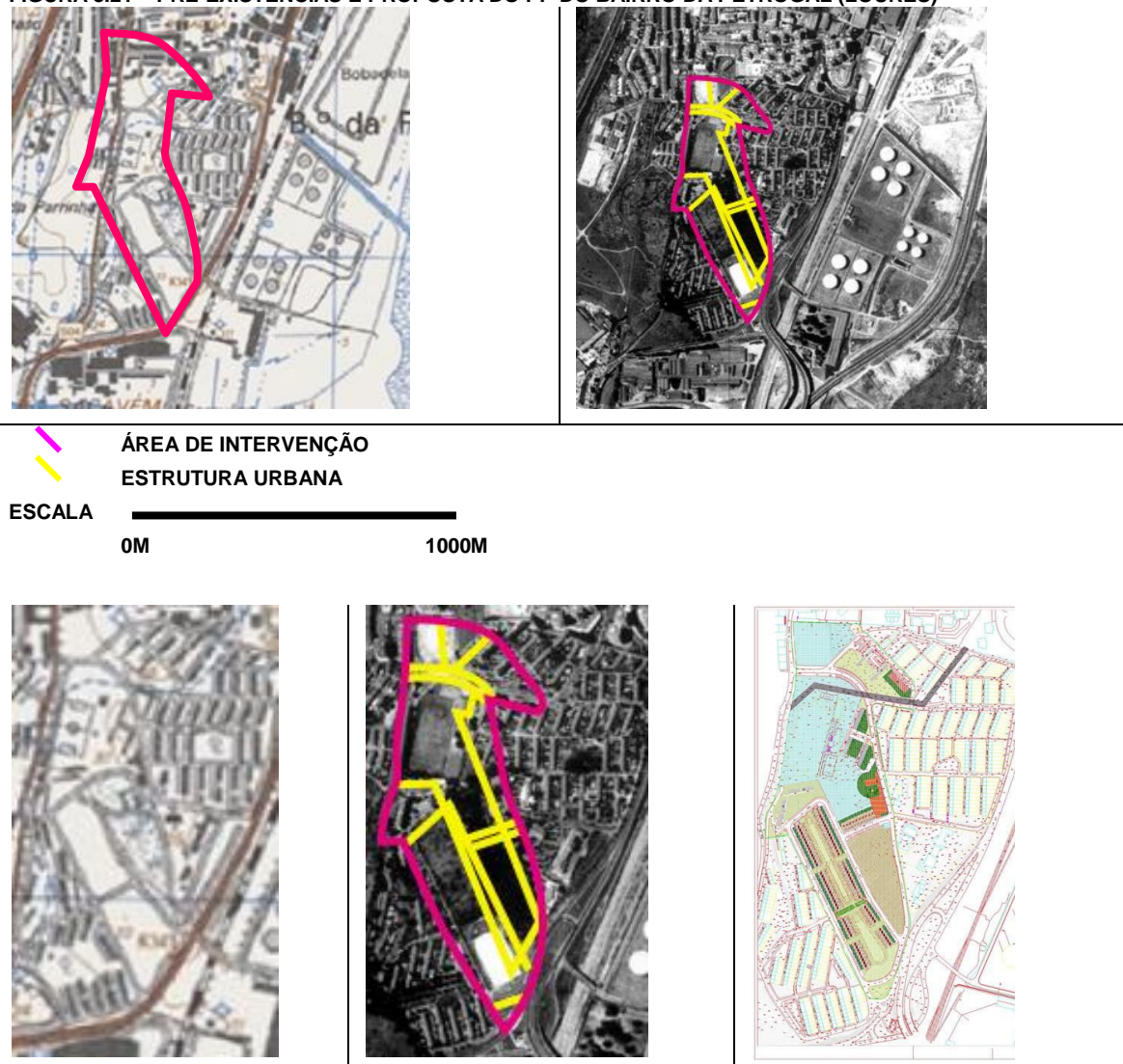


FIGURA 8.21 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DO BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)



QUADRO 8.19 – PLANO DE PORMENOR DO NÚCLEO CENTRAL DO BAIRRO DA PETROGAL (LOURES)

	NÚCLEO CENTRAL DO BAIRRO DA PETROGAL
ÁREA DE INTERVENÇÃO (HECTARES)	12
Nº DE HABITANTES	662
Nº DE FOGOS	189
ÁREA PARA EQUIPAMENTOS (M2)	35.110
ÁREA COMERCIAL (M2)	0
ZONAS VERDES PÚBLICAS (M2)	30.009
Nº DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO	497

Por outro lado, a relação destas áreas com intervenções financiadas por fundos comunitários resulta da criação do programa Proqual para a área de Sacavém. O programa Proqual, desenvolvido a partir de 1999 para qualificar áreas suburbanas, abrangeu, entre outras, a zona de Sacavém. Tem no seu relatório (CCDRLVT, 2001) afirmado, como princípios genéricos de actuação, o estímulo das intervenções multidisciplinares, selectividade das acções, participação e capacidade de acumular experiências.

FIGURA 8.22 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DE SACA VÉM (LOURES)

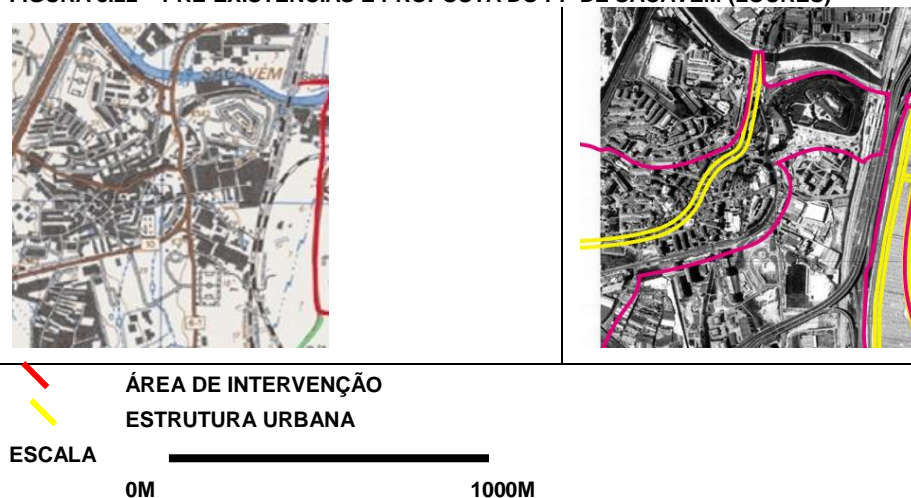
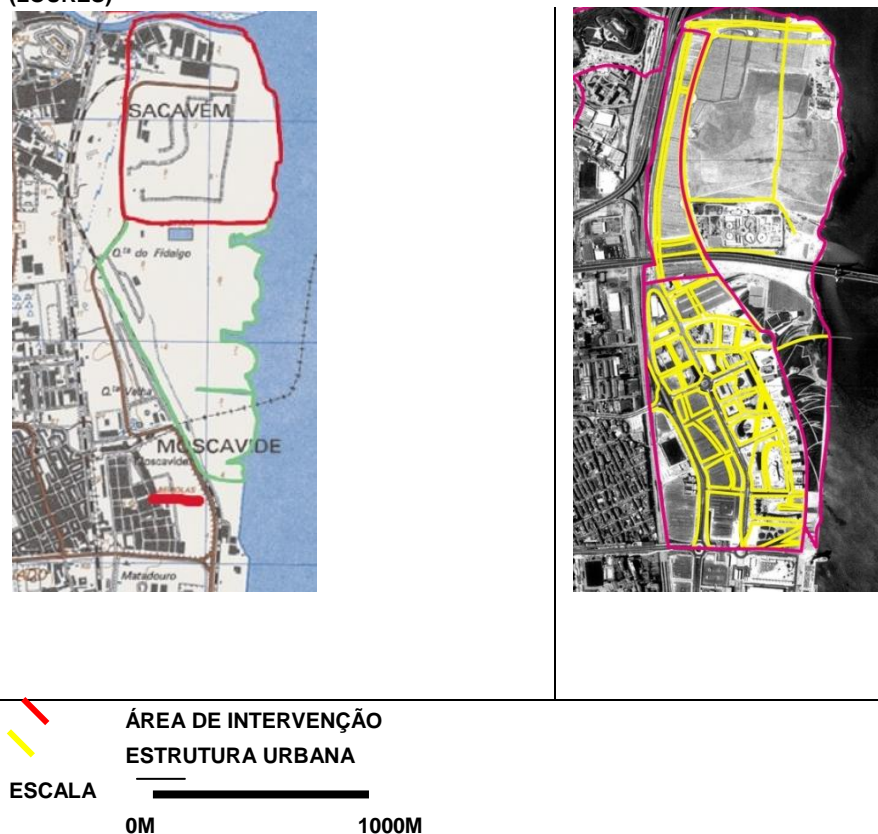


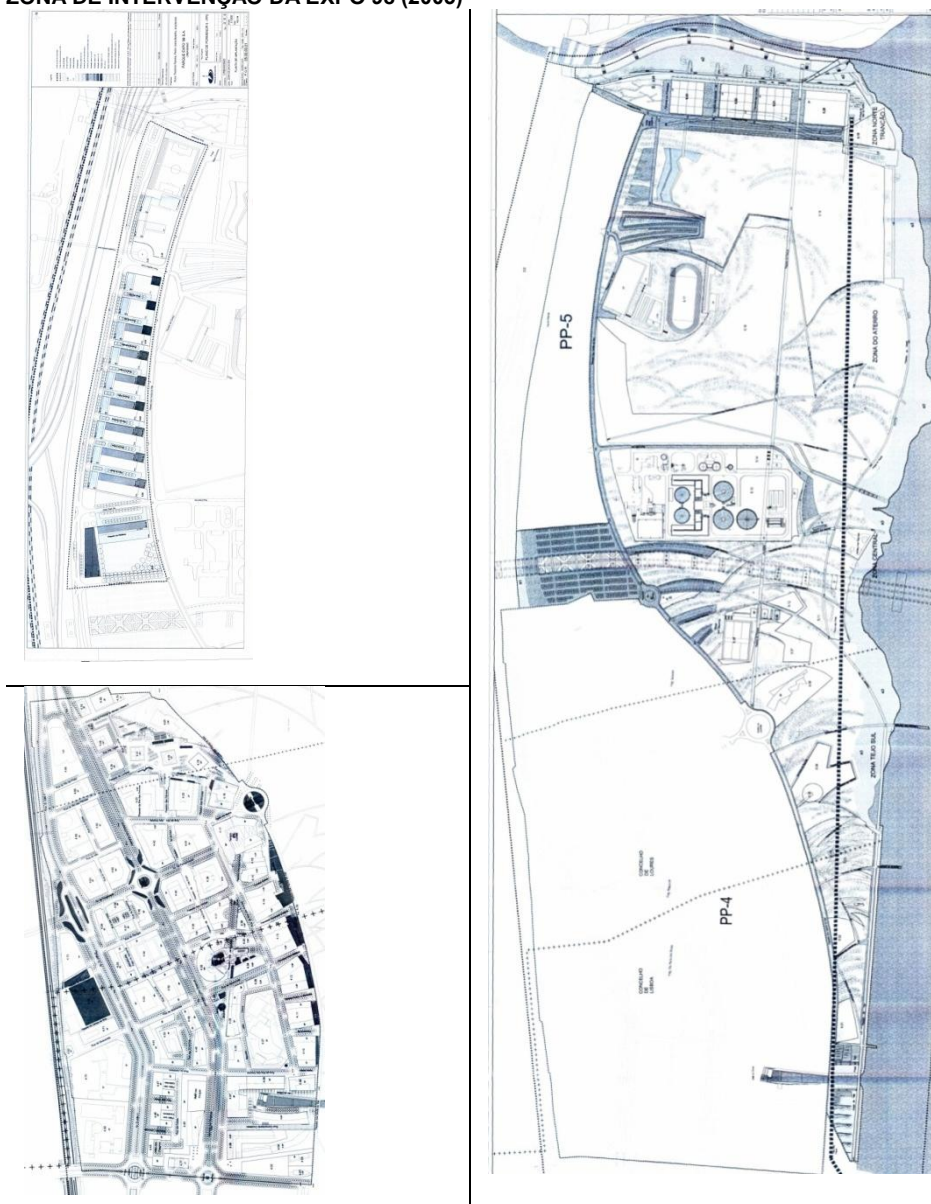
FIGURA 8.23 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DOS PP 4, 5 E 6 DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO'98 (LOURES)



A área abrangida pelo PP da Zona de Intervenção da Expo'98 – PP4 – zona norte de Beirolas, o PP da Zona de Intervenção da Expo'98 – PP5 – zona de Sacavém e PP da Zona de Intervenção da Expo'98 – PP6 – Parque do Tejo foi sujeita a uma transformação profunda com a construção do Parque das Nações. A organização da estrutura urbana assente num ramal ferroviário desactivado e paralelo ao caminho-de-ferro da Linha do Norte permitiu desenvolver um programa de reutilização de um território com uma imagem há décadas associada a

funções de logística e de infra-estruturas de garante ao funcionamento da Grande Cidade. A intervenção explícita a nascente da Linha do Norte deixou uma relação implícita com a zona a poente da mesma. Na impossibilidade de uma intervenção radical, na intervenção que permitiu a realização da Expo'98 assumiu-se um desenho que veio reforçar a barreira da linha ferroviária. Esta postura é a nosso ver reveladora de reduzida integração dos tecidos construídos de Moscavide e Sacavém, que serviram de suporte no passado à actividade industrial que dominou este sector da cidade. Já o desenho dos três planos de pormenor revela uma fragmentação menos compreensível: o contraste entre a malha do conjunto e o tecido urbano proposto para cada parte reduz o carácter estruturante desta intervenção em termos internos. Em termos externos, a solução adoptada articula-se com elementos periféricos a norte e a sul de Moscavide e ao longo da margem direita do rio Trancão com Moscavide.

FIGURA 8.24 – PP5 – ZONA DE SACAVÉM, PP6 – PARQUE DO TEJO E PP4 – ZONA NORTE / BEIROLAS DA ZONA DE INTERVENÇÃO DA EXPO'98 (2005)



O programa atrás referido é apenas um dos exemplos dos instrumentos criados para intervir neste território. Tem por isso vindo a ser sujeito a transformações profundas nos últimos anos em resultado da intenção do Plano Estratégico de Lisboa de recuperar e reequilibrar a distribuição funcional terciária com esta intervenção a oriente. O PROTAML, o PDM de Loures e o PP elaborado para o local permitem reunir três níveis de abordagem, com repercussões ao nível da relação inter-espacial com as áreas envolventes. A abordagem dos planos visa perceber a coerência interna destes três instrumentos e da intervenção nesta área com as áreas envolventes. Destacam-se três grandes questões relacionadas com este caso de estudo: 1 – reportando-nos às dinâmicas identificadas no capítulo 6, estamos perante uma acção de revalorização dos subúrbios combinada com um grande investimento sem carácter estruturante; 2 – que tipo de dinâmicas existem na sua envolvente? 3 – como se relacionam em termos de agentes, de planos e de desenho urbano? Neste caso paradigmático, o motor central de toda a transformação partiu de um plano (Estratégico de Lisboa). O modelo de gestão territorial adoptado foi por sua vez aproveitado para a criação de política de cidades (patente no programa Polis), que permitiu a captação de fundos de financiamento do FEDER (SILVA, 2006). No âmbito mais local, a intervenção do Parque das Nações teve reduzido impacto em termos de instrumentos de planeamento.

Cacém: Programa Polis e o plano de pormenor da área central

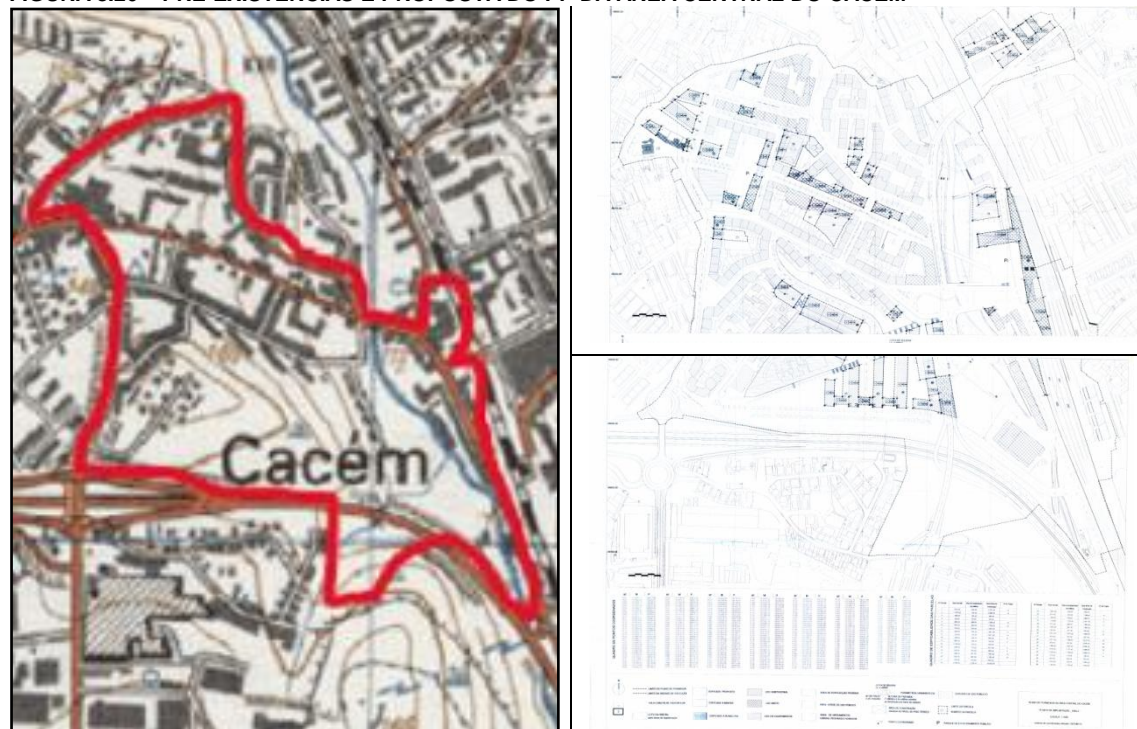
Ainda no âmbito do programa Polis, o Decreto nº 6/2004, D. R. 73 Série I – A de 26 de Março, declara área crítica de reconversão urbanística a área central do Cacém e concede ao município de Sintra o direito de preferência nas transmissões a título oneroso, entre particulares, de terrenos ou edifícios situados naquela área. O Cacém constitui, com Agualva, um dos locais mais densamente urbanizados da Área Metropolitana de Lisboa. A manifestação desta densidade prende-se com o seu cálculo, mas também com a densidade percebida, com base nas formas de ocupação adoptadas e ainda com a lógica de suburbanização assente em transporte público e mais tarde em privado. As formas de ocupação adoptadas vieram aumentando em volumetria. A primeira fase de edifícios rondava os 4 pisos acima do solo, num momento de procura dimensionada ao comboio; seguiu-se a construção do IC19, que veio trazer novas tipologias de ocupação, vulgarizado que estava o uso do elevador e ausentes os instrumentos de gestão territorial. Os 4 pisos deixaram de ser o limite superior para passarem a ser o limite inferior da ocupação. Nesta fase que teve “o céu como limite” a construção deixou os vales onde se concentrara anteriormente, próximo do caminho-de-ferro, para se estender pelas encostas. Numa última fase, cremos que mais devido ao mercado imobiliário, esgotado nesta tipologia, do que aos instrumentos de planeamento, verificou-se a opção por cargas construtivas (líquidas) mais baixas e próximas ou combinadas com a tipologia da moradia unifamiliar. O Polis do Cacém intervém numa área muito comprometida com pré-existências, combinadas com topografia complexa. Neste contexto, a possibilidade de diluir as soluções adoptadas em pré-existências é forte. O programa Polis assume-se como um ponto de charneira entre a cidade institucional e a cidade não institucional. Quanto à intervenção,

importa perceber como se assume o programa Polis como ponto de charneira entre a cidade institucional e a cidade não institucional; o papel que a estação representa na intervenção; o “vazio” da intervenção, criando espaço onde ele não existe; o papel da ribeira; os planos das ribeiras; como processar a ligação entre Cacém e São Marcos, o papel do Plano de Pormenor entre o Plano de Urbanização e os loteamentos; o que o PDM e os PU dizem e o que não dizem; o que diz o PROTAML sobre o Cacém para aferir o seu valor metropolitano.

FIGURA 8.25 – LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PP DO CACÉM (SINTRA)



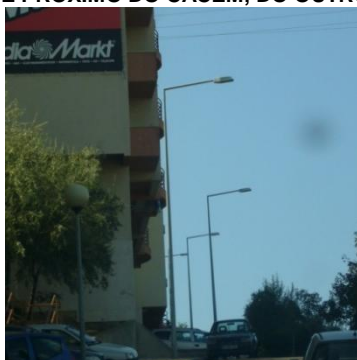
FIGURA 8.26 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA ÁREA CENTRAL DO CACÉM



No caso do Cacém, os elementos estruturantes criados com a intervenção do programa Polis recorrem a um efeito de implosão, a que está associada uma intervenção que assume cortes

evidentes com as pré-existências ao nível de massas, volumes e linguagens arquitectónicas. Esta é sem dúvida uma intervenção em que “o menos é mais”, também ao nível da pretensão de urbanidade. Um dos elementos marcantes deste território é a suburbanização, maciça, compacta. Não só ao nível das densidades, que têm variado com o tempo, mas ao nível do sentido, não se vislumbra um outro desígnio neste território que o da suburbanização, que o da afectação a usos subsidiários da cidade. O labirinto que gera tem no entanto um código possível para o decifrar: o tempo. A época de cada fase de intervenção pode ser um elemento que facilite a leitura do espaço. Os remates são ainda possíveis e, ao nível do tratamento do existente, dois caminhos são aparentemente possíveis: conferir um tratamento ao espaço público que remeta para segundo plano o tecido, transformando este “fundo de uma forma”; ou trazer o tecido para a forma.

FIGURA 8.27 – URBANIZAÇÃO DE SÃO MARCOS NA MARGEM DIREITA DA RIBEIRA DE BARCARENA E PRÓXIMO DO CACÉM, DO OUTRO LADO DO IC19



(FONTE: SILVA, 2007)

Analisemos então a intervenção do programa Polis do Cacém. O peão aparenta ser valorizado nesta proposta, com a recriação de pontes e de travessias ao longo da ribeira de Barcarena (destacando a ponte como elemento de urbanidade). A relação entre circulação, infra-estrutura e urbanidade adquire aqui um particular destaque. O tráfego que “alimenta” estes subúrbios é o mesmo que os separa; o tráfego de ligação metropolitana confunde-se com o tráfego local de ligação entre subúrbios. As formas urbanas alteram-se com a renda fundiária dependente da distância ao centro a confundir-se com novas tipologias resultantes da transformação do modelo radial de organização da AML numa malha rádio-concêntrica. Da intervenção do programa Polis resulta a adição de redes qualificadoras às redes básicas pré-existentes.

O plano de pormenor para a zona central do Cacém ocupa uma área próxima de grandes elementos singulares da armadura metropolitana: o IC19 e a linha ferroviária de Sintra. O IC19 constituiu uma barreira óbvia à expansão urbana do Cacém – todo o espaço urbano consolidado do Cacém se estende de nordeste a noroeste, em leque. Coincidente em parte do troço com o IC19 e em outra parte com a linha de Sintra, a ribeira de Barcarena é uma das ribeiras incluídas no estudo das ribeiras dos concelhos de Sintra, Cascais e Oeiras. A sul do Cacém os espaços urbanos consolidados são quase inexistentes.

Barreiro: integração de instrumentos na revisão do PDM

Por sua vez, as intenções de revisão do PDM do Barreiro, analisada a partir dos “Termos de Referência e Oportunidade da proposta de revisão do PDM do Barreiro”,⁷ revelam mudanças relativamente ao modelo de ordenamento em vigor. De acordo com o PROTAML, o concelho do Barreiro é maioritariamente uma área a articular e/ou qualificar e uma área urbana a estruturar e ordenar; é localização de dois pólos – o da Quimiparque, destinado a equipamentos e serviços de nível supra-municipal, e o de Coina (em conjunto com outros concelhos), destinado a actividades industriais e logísticas; integra-se na estrutura do centro da AML por via da travessia prevista Chelas-Barreiro. É abrangido por três unidades territoriais: Estuário do Tejo, Arco Ribeirinho Sul e Planície Interior Sul. De acordo com o Plano Estratégico da Região de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo (PERLOVT), o concelho do Barreiro reparte-se pela Área Metropolitana Central de estrutura rádio-concêntrica, com espaços emergentes e áreas com potencial de renovação, e pela periferia metropolitana, polinuclear, descontínua. O Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES) assume os objectivos gerais do PERLOVT. De acordo com o PEDEPES, o concelho do Barreiro divide-se por três unidades territoriais: Frente Urbana do Tejo, Estuário do Tejo, Penalva-Pinhal Novo-Atalaia. O desenho dos “Termos de Referência e Oportunidade da proposta de revisão do PDM” do Barreiro advém das lacunas detectadas no PDM em vigor (modelo de crescimento acelerado sem as compatíveis medidas de qualificação desse crescimento).

Para o Estuário do Tejo, o PROTAML prevê a articulação de actividades de lazer e de turismo com os núcleos urbanos ribeirinhos; requalificação dos núcleos ribeirinhos pelo seu valor ambiental, elemento de centralidade e identidade sócio-cultural; a reconversão e renovação das antigas áreas industriais para novos usos. O Arco Ribeirinho Sul Barreiro, juntamente com Almada e Seixal, deve afirmar-se como conjunto funcional complementar a Lisboa, suportado em fortes acessibilidade internas e externas. A reconversão das áreas industriais deve ser feita com o objectivo de criar serviços de apoio às actividades económicas e à criação de espaço público, e estruturar e requalificar o sistema urbano Almada-Montijo (que inclui a integração Barreiro-Moita). Para a Planície Interior Sul, promover Coina como centro de actividades económicas ligadas à indústria, armazenagem e logística, integrada com o Pinhal Novo e apoiada no arco ribeirinho e no pólo Setúbal-Palmela, reconfigurar a ocupação urbana para permitir a recuperação de áreas com ecossistemas mais sensíveis, deixando livres áreas importantes para a preservação do aquífero da península de Setúbal (este é um dos valores do vazio). Relativamente às propostas do PROTAML para o Estuário do Tejo desde logo se coloca uma questão: como articular a preservação da identidade cultural e a introdução de novos usos. A relação entre a Rede Ecológica Metropolitana e o actual PDM é uma das questões críticas deste território, pelo que a revisão do PDM terá que ter em conta a necessidade de abordar este conflito de intenções (chamamos-lhe conflito de intenções para o distinguir de outros, como conflitos de interesses, de ocupações ou de usos).

O desenho de uma solução de transportes públicos metropolitanos é a prioridade do PROTAML à escala do Barreiro, dada a posição central da metade norte do concelho (as

necessidades locais são neste caso também metropolitanas, dado o facto de se inserir no núcleo central da AML – raio de 10 km). O Metro do Sul do Tejo e a travessia ferroviária Chelas-Barreiro são as principais acções a ter em conta.

O PERLOVT apresenta cinco vertentes principais: desenvolvimento de novas centralidades – que a Câmara Municipal do Barreiro traduz para o seu território na Quimiparque e Coina; estrutura de transportes em rede – correspondente ao caminho-de-ferro Coina-Pinhal Novo e o Metro Sul do Tejo; corredores e infra-estruturas de articulação nacional e internacional – correspondente à travessia Chelas-Barreiro; presença da água como valor estratégico e estruturante da AML – traduzida nas frentes ribeirinhas do Tejo e de Coina; estrutura metropolitana de protecção e valorização ambiental, que resulta no principal conflito entre o PDM e o PROTAML.

O PEDEPES desenha uma estratégia de fortalecimento das principais relações entre os pólos da Frente Urbana do Tejo, repartindo-se a sua especificidade entre o comércio e os serviços e, no caso do Barreiro, Paio Pires e Coina, a indústria. A Quimiparque no Barreiro é considerada como pólo de reconversão e de expansão industrial e Coina como área logística. Elementos considerados chave de desenho: espaço ribeirinho Tejo-Coina (nomeadamente a frente ribeirinha do Lavradio, Moinhos e Caldeiras de Alburrica, Porto de Abrigo e Recreio e Terminal, S. André-Verderena, Palhais-Seca do Bacalhau, Coina-Sapal de Coina); rede ecológica municipal, incluindo a Mata Nacional da Machada e ligações entre espaços verdes do concelho; Barreiro cidade digital; promoção do ordenamento equitativo de zonas limítrofes do concelho; atracção de indústrias; apoio a habitação de custos controlados, colaboração com o tecido empresarial; imagem; estratégia.

O maior desafio que se coloca ao concelho é tornar-se um elemento-chave de uma estrutura polinuclear. Os passos para o alcançar são: a elaboração do Plano Estratégico, Plano Municipal de Ambiente e Plano de Circulação e Estacionamento. Relativamente aos actores: estímulo à discussão pública, ao diálogo entre níveis de administração e ao incentivo ao partenariado. O processo de revisão do PDM cumpre um procedimento que o legitima, relacionado com o prazo de vigência do actual plano. Em termos de revisão do conteúdo, os termos de referência e a oportunidade que fundamentam o início deste processo revelam a necessidade de resolver questões críticas criadas pelo plano actual, em termos de possibilidade de ocupação do território. A aposta de crescimento do plano em vigor teria sido excessiva e não apetrechada da qualificação desejada. Resultante do processo de especialização da AML (PERLOVT), o processo de desenvolvimento urbano do concelho do Barreiro tem originado espaços-motores capazes de atrair novas actividades e funções de nível superior e espaços-problema resultantes da emergência de áreas periféricas fortemente não estruturadas e de áreas centrais em perda de residentes e de actividade. Dentro das áreas-problema, têm gerado áreas com potencial de reconversão/renovação as áreas críticas que se destacam pela carência de infra-estruturas e equipamentos e altas densidades residenciais e pela obsolescência de ocupações.

Existem dois projectos em desenvolvimento: a valorização paisagística de Alburrica e a frente ribeirinha do rio Coia (com candidatura ao programa Polis). O processo de revisão do PDM do Barreiro irá ser acompanhado pela elaboração do Plano Municipal de Ambiente e pelo Plano Estratégico do Barreiro. Os processos territoriais que conduziram à situação concelhia actual são caracterizados por um crescente efeito de metropolização (expressão utilizada pelos autores do documento, seja o que for que tal significa); predominância da população empregada no sector terciário e declínio do carácter industrial do concelho; redução do crescimento populacional; risco de aumento do carácter periférico e descaracterização; diminuição da capacidade de emprego, dualidade de ocupações entre o urbano e o urbano periférico. O desenvolvimento urbano da Margem Sul coloca-o numa posição central no arco ribeirinho, entre Almada, Seixal e Moita, Montijo e Alcochete. O processo de participação pública coloca à disposição dos cidadãos meios diversificados de recolha de opiniões, desde gravações de voz das opiniões dos munícipes até à simulação de voos sobre as áreas de intervenção, permitindo uma visão mais apelativa das áreas abrangidas⁴⁵. O processo de participação pública envolve fundos do programa Interreg III e a colaboração da Câmara Municipal do Barreiro com a Universidade Nova de Lisboa, a empresa YDreams e equipas de técnicos de diferentes países (Holanda, Espanha, Polónia e Bélgica). Quanto aos agentes: população maioritariamente empregada no sector terciário; redução do número de empregados na indústria. São considerados actores agentes locais, serviços, instituições, cidadãos, grupos de interesses. Quanto a questões críticas, temos as resultantes do PROTAML e do PERLOVT. Questões críticas resultantes do PROTAML: a questão do modelo de crescimento do plano director municipal do Barreiro. Para investigação acerca desta questão crítica fica a razão do conflito: resultará do plano em si mesmo ou dos processos que viabilizaram a sua aplicação? A questão do modelo de transportes públicos e o reforço da mobilidade no arco ribeirinho sul (Metro Sul do Tejo) e na travessia do Tejo (travessia ferroviária Chelas-Barreiro). Para investigação acerca desta questão ficam as estratégias desenhadas para potenciar a presença destas infra-estruturas: quais os objectivos associados a estas acções? As mesmas opções, à escala do PROTAML e do PERLOVT, podem assim ter consequências distintas em termos locais e de desenho urbano, dependendo do processo utilizado para as implementar. Segundo a classificação adoptada no capítulo para identificação das dinâmicas metropolitanas, verifica-se como as vertentes fundamentais aplicáveis ao território do Barreiro, de acordo com o PERLOVT, se centram nos elementos singulares e no valor do vazio. Quanto a nós, a grande questão em termos de complexidade territorial em planeamento encontra-se omissa: como articular estas novas dinâmicas com as dinâmicas de regeneração urbana em curso no concelho do Barreiro e também no concelho da Moita; como integrar as futuras intervenções que muito provavelmente irão ocorrer no casco consolidado do Barreiro nas dinâmicas de refazer a malha existente.

Tendo em conta as vertentes abordadas no PERLOVT e com incidência no território do Barreiro, identificam-se elementos com valor estruturante, destinados a reforçar a rede

⁴⁵ De acordo com artigo no jornal Público de 28 de Outubro de 2004 intitulado "Barreiro 'revolucionaria' participação pública".

polinuclear da AML. A tradução local das intenções do PERLOVT assenta em espaços tão distintos como a área da Quimiparque, com uma posição estratégica no arco ribeirinho, ou como a área de Coima, com uma posição estratégica no interior da Península de Setúbal. De permeio situam-se espaços-problema e áreas críticas.

QUADRO 8.20 – CRUZAMENTO DAS CINCO VERTENTES FUNDAMENTAIS DO PERLOVT APLICÁVEIS AO TERRITÓRIO DO BARREIRO

	NOVAS CENTRALIDADES	ESTRUTURA DE TRANSPORTES EM REDE	INFRA-ESTRUTURAS DE ARTICULAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL	ÁGUA COMO VALOR ESTRATÉGICO E ESTRUTURANTE	ESTRUTURA METROPOLITANA DE PROTECÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL
NOVAS CENTRALIDADES					
ESTRUTURA DE TRANSPORTES EM REDE					
INFRA-ESTRUTURAS DE ARTICULAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL					
ÁGUA COMO VALOR ESTRATÉGICO E ESTRUTURANTE DA AML					
ESTRUTURA METROPOLITANA DE PROTECÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL					

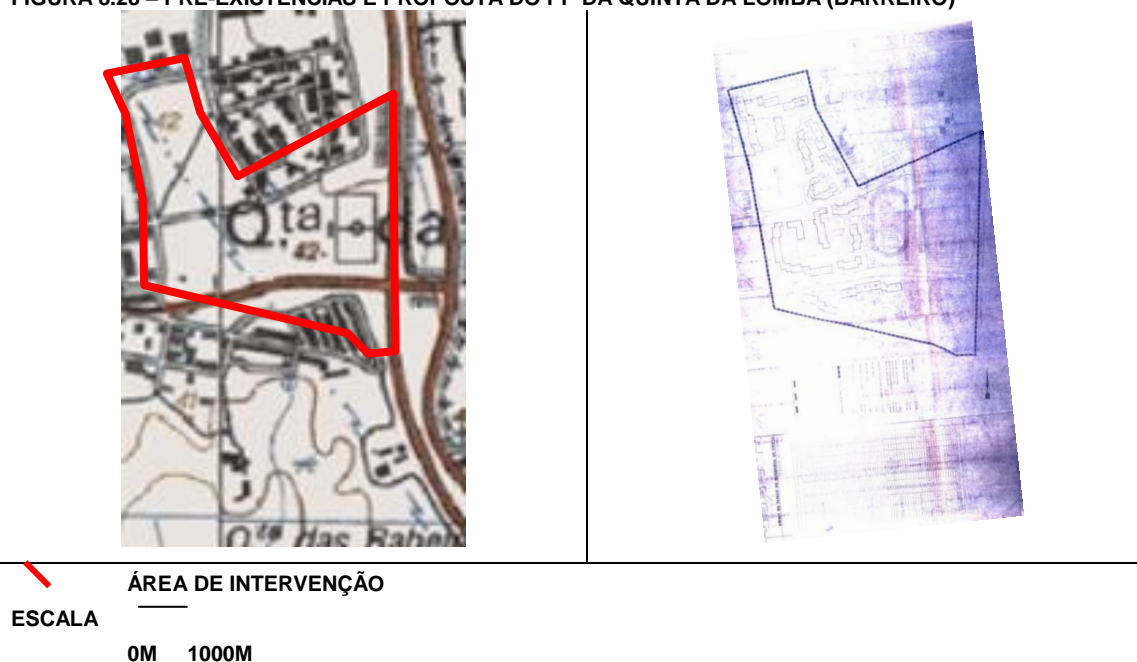
De facto, em termos de instrumentos de planeamento à escala regional, e cruzando as vertentes estratégicas do PERLOVT e do PROTAML, verifica-se como muitas das questões não abordadas como críticas nesse processo de planeamento dizem respeito ao cruzamento

de elementos singulares com o valor do vazio. As áreas de suburbanização têm escassa representação: apenas no PROTAML se verifica a referência ao sistema urbano Almada-Montijo.

QUADRO 8.21 – CRUZAMENTO DAS ORIENTAÇÕES TERRITORIAIS DO PROTAML COM AS VERTENTES FUNDAMENTAIS APLICÁVEIS AO TERRITÓRIO DO BARREIRO DE ACORDO COM O PERLOVT

PERLOVT PROTAML	NOVAS CENTRALIDADES	ESTRUTURA DE TRANSPORTES EM REDE	INFRA-ESTRUTURAS DE ARTICULAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL	ÁGUA COMO VALOR ESTRATÉGICO E ESTRUTURANTE	ESTRUTURA METROPOLITANA DE PROTECÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL
CONJUNTO COMPLEMENTAR A LISBOA COM ACESSIBILIDADES INTERNAS E EXTERNAS					
RECONVERTER ÁREAS INDUSTRIAIS COM ACTIVIDADES ECONÓMICAS E					
ESTRUTURAR E QUALIFICAR O SISTEMA ALMADA / MONTIJO					
COINA COMO CENTRO DE APOIO À INDÚSTRIA, ARMAZENAGEM E LOGÍSTICA					
ESTRUTURA DE PROTECÇÃO E VALORIZAÇÃO AMBIENTAL					
RECUPERAR ECOSISTEMAS MAIS SENSÍVEIS					
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO					

FIGURA 8.28 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA QUINTA DA LOMBA (BARREIRO)



Em termos de programas comunitários, o Barreiro tem a sua frente ribeirinha candidatada ao programa Polis em fase de conclusão. Noutro contexto, o programa Proqual para o bairro da Bela Vista localiza-se em Setúbal. A área de intervenção situa-se na parte nascente da cidade. Na relação entre espaços consolidados e não consolidados, esta é provavelmente a área que mais se articula com um projecto de cidade. A área em questão situa-se numa cidade que em simultâneo foi objecto de intervenção através de um programa Polis.

FIGURA 8.29 – LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO DO PROGRAMA PROQUAL



A – OUTURELA / PORTELA; B – ODIVELAS; C – SACA VÉM; D – VALE DA AMOREIRA; E – SETÚBAL

8.5 Papel dos planos na definição da estrutura

Nos pontos anteriores procurámos ilustrar as formas que o desenho assume nos planos elaborados nas duas últimas décadas para a AML. Em grande parte deles pudemos constatar o peso variável dos agentes e sobretudo a influência que o processo tem no desenho, quer determinado pela sua génese, quer marcado pelas transformações que se pretende introduzir na cidade. Pretende-se neste subcapítulo lançar um olhar mais próximo sobre o processo de ocupação de uma área emergente da AML. Ao fazê-lo, recuaremos mais no tempo para a compreensão de um processo que teve dois picos: o primeiro, no início dos anos 70, em que um contrato-programa com o Estado Português para a construção de habitação social surge como ponto de partida para a pretensão de ocupação; o segundo no início da primeira década deste século, com a revalidação dessas pretensões num contexto totalmente distinto.

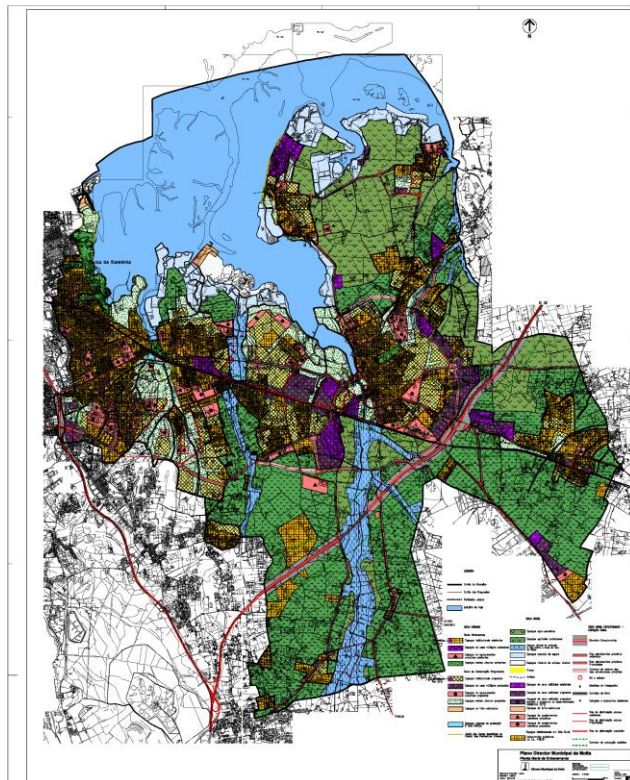
O processo de urbanização da Quinta da Fonte da Prata, no concelho da Moita, tem como antecedentes a elaboração de “Documento Guião” de autoria da Sociedade Imobiliária Turística Pinhal Castanho SA (1993); “Estudo de Referência” (aprovado em 12/03/93); o recomeço do projecto (1998); “Bases de Acordo com vista à celebração de protocolo e contrato de urbanização (aprovado por deliberação camarária 1/99). Consultaram-se no processo PU 7/99 pareceres de 10/01/00, 14/04/00, de 06/06/00 e de 05/05/01 do chefe de divisão arquitecto Jorge Bonito. No processo nº 7/99 é salientada a coerência global do conjunto proposto em maqueta (fotografia constante na p. 2 do parecer dos arquitectos Jorge Bonito e Francisco Serdoura de 10 Janeiro de 2000) correspondente ao Estudo de Referência: a coerência global do conjunto; a qualificação do espaço público; a articulação funcional a favor da qualificação do espaço público. Quanto às alterações efectuadas ao processo inicial, regista-se a eliminação dos elementos de água e a privatização de espaços exteriores.

QUADRO 8.22 – CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS RELACIONADOS COM A OCUPAÇÃO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA (MOITA)

1973	INFORMAÇÃO DE 19/10 REFERINDO ENCONTRAR-SE FORA DO PERÍMETRO URBANO, MAS TENDO DIMENSÃO E LOCALIZAÇÃO FAVORÁVEIS À URBANIZAÇÃO; PROPOSTA ENVOLVENDO TRATAMENTO E CRIAÇÃO DE ZONAS VERDES E ARRANJO DA MARGEM DO RIO; APRESENTADAS DUAS SOLUÇÕES COM DIFERENTES DENSIDADES E NÚMERO DE RESIDENTES
1974	ATRAVÉS DE ESCRITURA DE 20/06, ANTÓNIO JOÃO SILVA VENDE UM CONJUNTO DE PARCELAS À COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE TURISMO COMITUR
1975	EM 11/09 ENTRA REQUERIMENTO EM NOME DE COMITUR SARL PARA EMPREENDIMENTO EM TERRENOS NA FONTE DA PRATA, OBJECTO DE CONTRATO DE DESENVOLVIMENTO COM O FUNDO DE FOMENTO DA HABITAÇÃO (FFH) PARA O LOTE H3 DO SECTOR S1A DO PLANO DE URBANIZAÇÃO JÁ APROVADO PELA C. M. M.
1977	A C.M.M. RECEBE OFÍCIO DO F.F.H. TRANSMITINDO INFORMAÇÃO EMANADA DA COMITUR SEGUNDO A QUAL OS SERVIÇOS DE ACÇÃO DIRECTA DO INSTITUTO DA FAMÍLIA E ACÇÃO SOCIAL E A COMISSÃO DOS EQUIPAMENTOS COLECTIVOS DISPENSAM A CONSTRUÇÃO DAS INSTALAÇÕES ESCOLARES PREVISTAS PARA AS CÉLULAS H2 E H3
1993	É ELABORADO GUIÃO COM OS PRINCÍPIOS ORIENTADORES
1998	É REACTIVADO O PROCESSO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA
1999	ENTRA NOVO PROCESSO DE LOTEAMENTO URBANO
2000	MEMÓRIA DESCRITIVA DO NOVO PROJECTO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA

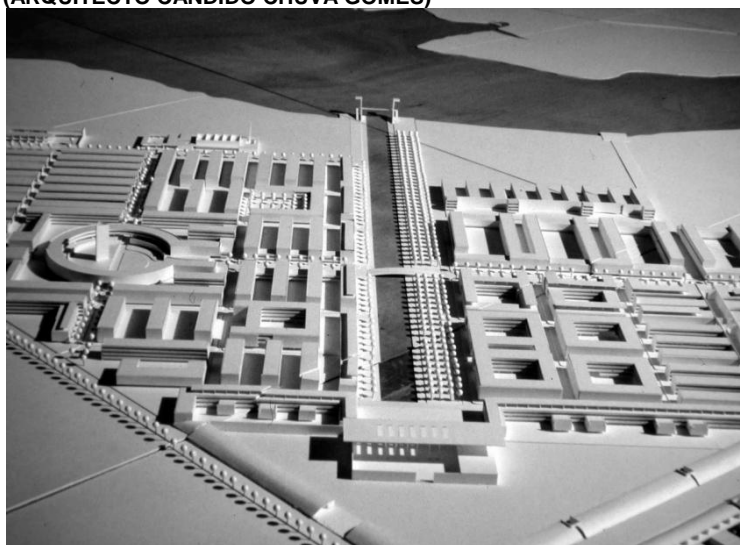
Neste contexto, abordámos a Quinta da Fonte da Prata/PDM da Moita, orientações e processo de loteamento. Vamos encontrar esta procura de uma escala supra-local, consciente do território metropolitano em que se insere, em alguns casos isolados na AML, como é o caso do projecto de Cândido Chuva Gomes para a Quinta da Fonte da Prata, na Moita, tendo como elemento ordenador a relação com a Serra da Arrábida.

FIGURA 8.30 – MOITA, CARTA DE ORDENAMENTO



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DA MOITA)

FIGURA 8.31 – LOTEAMENTO DA QUINTA DA FONTE DA PRATA: VISTA DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA INICIAL (ARQUITECTO CÂNDIDO CHUVA GOMES)



(FONTE: SILVA, 2003)

Como tal, passamos a analisar o cruzamento do material recolhido à luz dos instrumentos de gestão territorial usados (PP, PROT e outros) e a sobrepor planos, políticas e programas com traçados e com tendências. A Resolução de Conselho de Ministros nº 143/2005 de 7 de Setembro criou a iniciativa Operações de Qualificação e Reinserção Urbana de Bairros Críticos “visando o desenvolvimento de soluções de requalificação urbana através da promoção de programas de intervenção num número restrito de bairros”, entre eles o Bairro da Amoreira, no concelho da Moita, “em que se adoptam e testam soluções institucionais e tecnológicas inovadoras quanto à concepção, implementação e avaliação da acção pública em áreas urbanas críticas”. A mesma iniciativa foi prorrogada até 31 de Dezembro de 2013 pela Resolução de Conselho de Ministros nº 189/2007 do período de investimento 2007/2013.

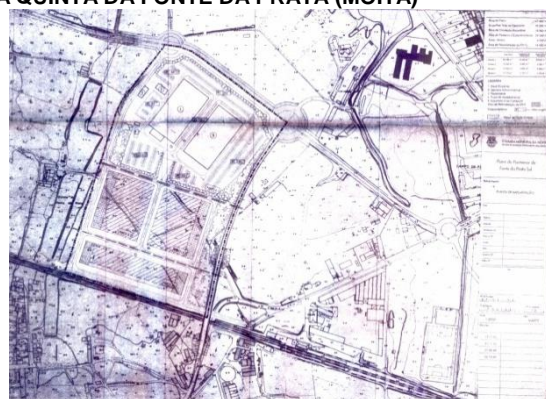
A Moita é exemplo da revolução que marcou a parte oriental da Área Metropolitana de Lisboa durante os anos 90. A oportunidade de ocupação do território ligou (tem vindo a ligar) realidades que tinham nascido isoladamente: a vila de perfil alentejano, o bairro operário ligado às indústrias pesadas do Barreiro, as respostas do Estado-providência à necessidade de habitação social. As alterações passam também pela transformação dos agentes, com a descentralização da administração, com a profunda crise das grandes empresas industriais e com o enfraquecimento do papel do Estado na supressão de carências habitacionais. As transformações ao nível de planeamento são observáveis ao nível da revisão do PDM e da participação pública nesse processo. Os processos de reabilitação levados a cabo no concelho, na frente ribeirinha da Moita, no Vale da Amoreira e na Baixa da Banheira são apenas três referências de acções que motivaram o envolvimento de cidadãos.

A Moita foi um dos primeiros municípios do país a ter PDM aprovado e é considerado um caso exemplar em termos de apetrechamento de instrumentos de planeamento. Tem mostrado ainda ter um desempenho exemplar na candidatura a fundos comunitários, tendo conseguido prolongar o efeito dos mesmos através da candidatura a programas diferentes: Urban II (Baixa da Banheira, Vale da Amoreira), PróTejo (Moita). A Quinta da Fonte da Prata constitui um exemplo de desenho que decidiu integrar os traçados próximos, dialogar com os territórios urbanos envolventes e buscar referências à escala regional.

A Baixa da Banheira é caracterizada no programa Proqual como uma área habitacional de baixa qualidade, frágeis estruturas económicas, desemprego, pobreza, exclusão e marginalidade. A Baixa da Banheira viu a sua estrutura urbana fragilizada com a decadência das áreas industriais do Barreiro, a que estava associada. A deriva destes territórios pode vir a acentuar-se com a apetência que os antigos territórios do Barreiro têm para novas actividades, nomeadamente para se tornar no Parque das Nações da Margem Sul. A diferença de actores também é relevante no facto de grandes grupos económicos e mais tarde o Estado, com a nacionalização das indústrias, terem dado lugar a grupos imobiliários. O Vale da Amoreira é um conjunto residencial criado nos anos 70 e que, com a descolonização, serviu para alojar refugiados das ex-colónias. As transformações políticas ocorridas nessa década contribuíram para que não tenha sido concluído, tendo vindo a decrescer o impacto do Estado na habitação

social (ver Nunes da Silva e o desinvestimento em termos de habitação social durante os anos 70 e 80). O diagnóstico feito pelo relatório do Proqual revela a existência de espaços públicos inacabados, falta de identificação dos residentes com a área e o uso das ruas como espaço de lazer. O programa Proqual da Baixa da Banheira e Vale da Amoreira abrange duas realidades espacialmente muito distintas. A separá-las, existe uma EN que liga a Moita ao Barreiro. O programa abrange na quase totalidade espaços urbanos consolidados, à excepção de uma área a sul do perímetro de intervenção entre o Vale da Amoreira e o concelho do Barreiro. Trata-se de uma das maiores áreas de espaço urbano consolidado, no conjunto destes dois concelhos (veja-se a análise efectuada ao conjunto Moita-Barreiro no capítulo 7). Consiste num conjunto formado por um dos primeiros bairros clandestinos da Grande Lisboa e um dos maiores bairros sociais da mesma área. As manchas consolidadas mais próximas são Alhos Vedros, a cerca de 500 metros, mas com uma ribeira pelo meio; o Barreiro, a cerca de 750 metros a poente; e três conjuntos de menor dimensão, localizados a sul, no concelho do Barreiro, a distâncias que variam entre os 250 metros e os 500 metros de distância. O Plano de Pormenor da Quinta da Fonte da Prata abrange uma área de cerca de 6 hectares, entre a estrada nacional e a linha de caminho-de-ferro do Sul. Os espaços urbanos consolidados existentes na zona envolvente são separados por áreas coincidentes com ribeiras, em menor escala pelo caminho-de-ferro e com menor expressão ainda pela estrada nacional. O perímetro físico do Plano de Pormenor da Quinta da Fonte da Prata coincide a norte com a estrada nacional e a sul com o caminho-de-ferro.

FIGURA 8.32 – PRÉ-EXISTÊNCIAS E PROPOSTA DO PP DA QUINTA DA FONTE DA PRATA (MOITA)



8.6 Planos, desígnios e oportunidades

A implementação do Plano de Ordenamento da Orla Costeira de Sintra-Sado vai fazer com que sejam recuperados quatro de um total de vinte espaços de apoio às praias e ainda a estância das Avencas na Linha do Estoril⁴⁶. Os projectos foram apresentados pela Comissão de

⁴⁶ De acordo com notícia de autoria de Francisco Lourenço publicada no jornal *Diário de Notícias* de 15 de Novembro de 2006 intitulada "Novos apoios de praia vão mudar litoral de Cascais no próximo ano" e com notícia de Luís Filipe Sebastião publicada no jornal *Público* de 15 de Novembro de 2006 intitulada "Apoios de praia com taxas por pagar podem ser fechados".

Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. Nas Avencas a intervenção será de requalificação da praia e envolvente, reduzindo a acção sobre a zona rochosa e prevendo a melhoria da ligação subterrânea entre a praia e a restante zona urbana do lado oposto da marginal. A qualificação das Avencas terá ainda uma vertente de qualificação das arribas e da flora e a criação de um passeio pedonal. No que diz respeito aos quatro apoios de praia, estes correspondem a espaços já existentes ou a criar, em que os privados se encarregam de desenvolver actividades económicas. O processo de atribuição de concessões decorreu através de concurso. Os projectistas revelam preocupações de integrar nas intervenções o mar e o tecido urbano adjacente.

Tal como no caso anterior, a política da administração central e local parece convergir para a recusa de projectos de construção nos três mouchões situados no concelho de Vila Franca de Xira⁴⁷: a recusa do Ministério do Ambiente destina-se a impedir a criação de construções permanentes neste território. Os proprietários dos mouchões vêem na ocupação turística a saída financeira para a sua sobrevivência. A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira promoveu uma visita aos mouchões em Abril de 2006 em que os proprietários manifestaram o seu interesse em desenvolver projectos turísticos para as três ilhotas. A Câmara tem defendido insistentemente que os mouchões estão em risco de desaparecimento dada a degradação do sistema de diques, fundamental para proteger as ilhotas das marés cheias do Tejo. No tratamento das dinâmicas emergentes, os planos parecem ser relegados para o tratamento das áreas mais desqualificadas (nomeadamente áreas com ocupação ilegal) ou áreas de excelência das cidades. Em ambos os casos os planos aparecem frequentemente associados a programas comunitários combinados com financiamentos da administração central e/ou local. Aplicam-se a uma área reduzida das expansões urbanas e correspondem a intervenções em áreas de suburbanização ou a operações para refazer sem carácter estruturante. Um e outro contexto são marginais quanto às dinâmicas de criação de elementos singulares, às grandes promoções imobiliárias e às intervenções na cidade consolidada. A questão mais relevante relativamente aos planos de pormenor para áreas de génese ilegal é que a delimitação das intervenções é feita exclusivamente (nos casos analisados) em função dos problemas e não das soluções. A diferença entre Vila Franca de Xira e Sesimbra, dois municípios com forte expressão de ocupações de génese ilegal, é que no primeiro as áreas são abordadas sob o chapéu único do PDM, ao passo que no segundo as principais áreas têm sido abordadas sob a orientação de planos de urbanização (nomeadamente o PU do Casal do Sapo, Fontainhas e Courelas da Brava e o PU da Lagoa de Albufeira).

Por outro lado, o estudo para as ribeiras dos concelhos de Sintra, Cascais e Oeiras tem como área de intervenção um território complexo a diferentes níveis. Com uma orientação predominante norte-sul, intersecta na perpendicular os eixos de crescimento que se desenvolveram para poente a partir de Lisboa. O estudo analisado pressupõe a reposição e/ou a reinvenção de condições biofísicas nestes importantes elementos da rede hídrica da AML Norte. Ao nível de planos municipais de ordenamento do território regista-se a proximidade

⁴⁷ De acordo com notícia de autoria de Jorge Talixa publicada no jornal *Público* de 15 de Novembro intitulada "Ministério do Ambiente recusa aldeamentos turísticos nos mouchões do Tejo".

com o perímetro do Plano de Pormenor da Serra de Carnaxide e com o Plano de Pormenor da Área Central do Cacém. A preocupação com a reabilitação dos sistemas hídricos só tem equivalente na AML, embora não totalmente comparável do ponto de vista do conteúdo, com o estudo do rio Trancão, cujo sistema hídrico se articula com aglomerados importantes como Sacavém, Odivelas e Loures (do ponto de vista de programas, o Proqual está presente nos casos de Sacavém e Odivelas), e o estudo para a ribeira de Coina na Península de Setúbal.

Em vários casos analisados, são apresentados cenários como se estes fossem alternativas dentro de uma base de negociação, embora em muitos casos não seja disso que se trata. Quando se responde a uma pretensão de construir um aldeamento turístico com a criação de um observatório de aves, esta é uma falsa negociação. Uma possibilidade alternativa é dizer não a um cenário e encerrar formalmente esse processo, não excluindo a possibilidade de abrir posteriormente outros processos para discutir outros cenários. Um raciocínio dicotómico que aparenta estar viciado é o de que dos planos de iniciativa pública resultam as virtudes e das iniciativas privadas resultam os defeitos. Se os planos são muito mais lentos do que outros processos, porque se continua a recorrer a eles? O que ocorre durante esse longo período? Para que serve *realmente* um plano?

Em resposta a estas questões assiste-se a intervenções nas áreas de suburbanização tipo Urban ou Proqual (um ou outro raro programa Polis) que têm conceitos de valorização muito modestos: os investimentos a que se assiste raramente são feitos à escala local a pensar na escala metropolitana. Utilizar as centralidades para consolidar o território implica novas formas de articulação entre comportamentos de agentes, estratégias de planeamento e soluções de desenho urbano. Parece haver uma tendência para aceitar a “tematização” do território a escalas mais abrangentes, como seja a escala regional. Da pesquisa realizada ao nível do desenho urbano resultou a detecção de um conjunto de dinâmicas, resultantes de planos, projectos e acções de ordem diversa. Procurou-se a partir dessas dinâmicas “tematizar” os diferentes concelhos, para que assim cada um deles ou cada conjunto deles contribuísse com a sua especificidade para a leitura do território metropolitano ao nível do desenho urbano. A passagem da especialização, tão “fordista”, à tematização da cidade gera a associação de tendências em contraponto aos espaços pré-existentes. Para que os resultados da investigação traduzissem tensões entre dinâmicas explícitas de um território metropolitano a diversas velocidades, chegou-se à organização dos territórios que se apresenta no quadro 8.23. Da leitura do quadro destaca-se a existência de um grupo de concelhos onde a nota dominante é a reciclagem dos tecidos existentes. Enquadram-se neste tipo os concelhos de Lisboa e Vila Franca de Xira. Barreiro, Sintra e Amadora podem também ser incluídos neste grupo. Na necessidade de estruturar áreas já ocupadas situaremos os concelhos de Cascais e Seixal. Apesar de registar dinâmicas menos acentuadas, a Moita poder-se-á também incluir neste grupo. A criação de centralidades e o combate à monocefalia são marcas importantes dos concelhos de Oeiras e Almada. Sintra partilha esta posição, embora neste caso se possa mais tratar de combate à acefalia. Loures e Sesimbra surgem como dois concelhos característicos do valor do vazio e dos grandes empreendimentos sem carácter estruturante. Nos casos

analisados, os limites dos planos coincidem frequentemente com os problemas e menos com as soluções.

QUADRO 8.23 – OS CONCELHOS METROPOLITANOS VISTOS À LUZ DE SÍNTESE DAS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS

CONCELHOS	PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS
AMADORA	CONGESTÃO VS VAZIOS
LOURES	URBANIZAÇÃO DESQUALIFICADA VS PARQUE DAS NAÇÕES
OEIRAS	VALORIZAÇÃO LITORAL VS NOVOS CENTROS
BARREIRO	INDUSTRIALIZAÇÃO VS NOVO SUBÚRBIO
ALMADA	POLARIZAÇÃO VS ESTRUTURAÇÃO
SEIXAL	DISPERSÃO VS VIALIZAÇÃO
SESIMBRA	PROTECÇÃO VS CONSTRUÇÃO
MOITA	PLANEAMENTO CONTROLADO VS EXPANSÃO
SINTRA	SUBURBANIZAÇÃO VS POLIFUNCIONALIDADE
CASCAIS	CONSTRUÇÃO VS DESENHO
VILA FRANCA DE XIRA	LEGALIZAÇÃO VS REINTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO ⁴⁸
LISBOA	CONSOLIDAÇÃO VS REABILITAÇÃO

Para além da questão das áreas dos planos, que Rossi considera como elementos primários (ROSSI, 1977), resta ainda referir a relativa indefinição de critérios na adopção da figura de plano de urbanização ou de pormenor. Os instrumentos analisados parecem ficar à margem de uma parte importante das tendências identificadas no capítulo 6, nomeadamente aquelas identificadas como de carácter estruturante. Também quanto aos traçados e à consolidação do espaço parece haver uma ausência de estratégia para o reforço da estrutura a estes níveis. Uma palavra final para um aspecto quase desaperecebido nos planos analisados: ficámos com a suspeita de que a avaliação parece ser algo quase alheio à maioria deste universo e que, quando existe, se fica por medições quantitativas de taxas de crescimento dos planos. Como vimos no capítulo 1, algumas das questões geradoras de descontinuidade são de difícil percepção seguindo esta metodologia, pelo que urge a definição de novas formas de avaliação dos planos.

⁴⁸ A este propósito é interessante verificar de que forma cada PDM da AML e o próprio PROTAML tratam as áreas urbanas de génese ilegal.

CAPÍTULO 9 – Abordagem empírica centrada no interior da Península de Setúbal

No capítulo 6 analisámos e agrupámos as tendências territoriais na AML tendo em conta o que considerámos crítico para a estrutura do território. No capítulo 7 abordámos a estrutura espacial em termos de traçados, de consolidação do espaço urbano e de barreiras territoriais. Esta análise permitiu-nos fazer uma leitura dos tecidos urbanos da cidade não consolidada a partir de um modelo de referência, o dos traçados de padrão ortogonal. Os traçados e o seu efeito estruturante dependem certamente dos processos que os geram, mas estão pouco associados às visões dicotómicas de cidade legal/ilegal, centro/subúrbio. No capítulo 8 analisámos o papel dos planos de urbanização e de pormenor na estruturação do território. Verificámos que os planos aprovados nas duas últimas décadas para estes territórios espelham em grande parte as dinâmicas territoriais e em pouca medida exercem um papel estruturante adequado ao seu estatuto jurídico de instrumento de gestão territorial.

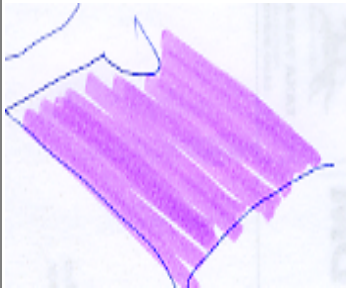

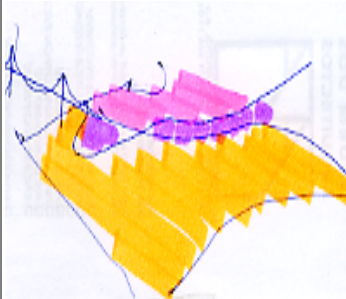
9.1 Os elementos estruturantes da Península de Setúbal

Partindo deste conceito, a grelha de análise que se apresenta no quadro 9.1 traduz uma visão simplificada da Península de Setúbal centrada no papel subsidiário da margem sul face à margem norte da AML. Esta abordagem, que despreza o efeito polarizador da cidade de Setúbal, pretende evidenciar o papel que a infra-estrutura tem na organização do território e consequentemente nas estruturas e formas urbanas. A primeira coluna traduz de forma esquemática o aumento da diferenciação espacial de formas resultante da subdivisão do território em função do aumento e diversificação de pólos, barreiras, estruturas e vizinhanças. O sistema gerado por rio, auto-estrada e caminho-de-ferro pode ser lido através dos seus pólos, barreiras, estruturas e vizinhanças. Esta tipificação permite expressar o impacto ao nível de formas urbanas. A alteração de funções que polarizam o território, a emergência e diluição de barreiras e de estruturas e a geração de novas vizinhanças entre ocupações influenciam e definem o tipo de estrutura e de forma urbana que temos neste território metropolitano.

Os momentos utilizados para esboçar a evolução deste território são marcados por factos históricos relevantes: os anos 30 como momento de afirmação de Lisboa enquanto capital do Estado Novo, com o reforço da sua estrutura industrial relegada para a margem sul do Tejo; os anos 60, em que a grande transformação territorial com a construção da Ponte Salazar coincide com o ocaso do regime, simbolicamente marcado por um autoritarismo incapaz de travar processos de ocupação que violam as suas próprias leis; os anos 90, com o reforço das infra-estruturas e a abertura do mercado num contexto de economia pós-liberal associada à integração europeia. Ainda que alguns destes elementos não tenham desaparecido totalmente, deixaram de funcionar como pólos (como é o caso da indústria), uma vez que se alteraram as lógicas de aglomeração. Alguns elementos podem funcionar como estrutura de ocupação à escala da sub-região e como barreira à escala local (como é o caso da auto-estrada e ferrovia).

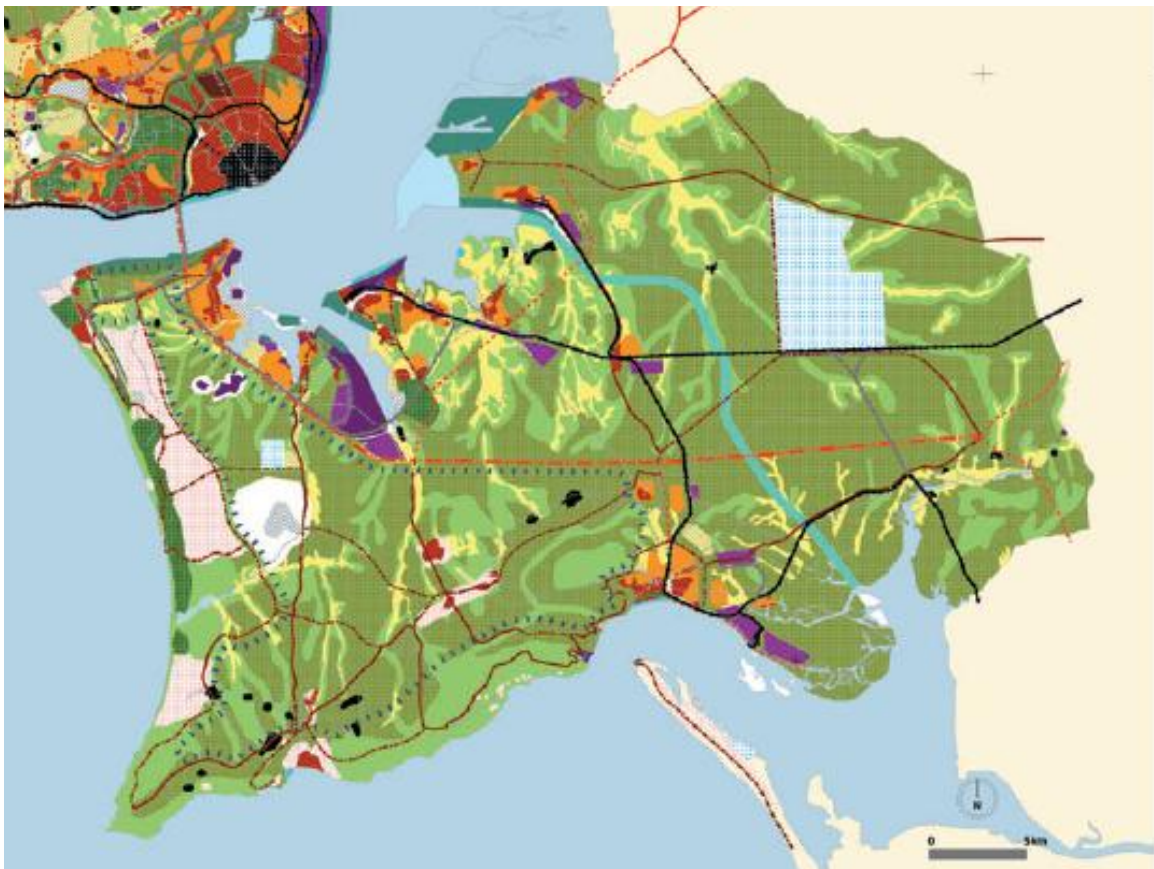
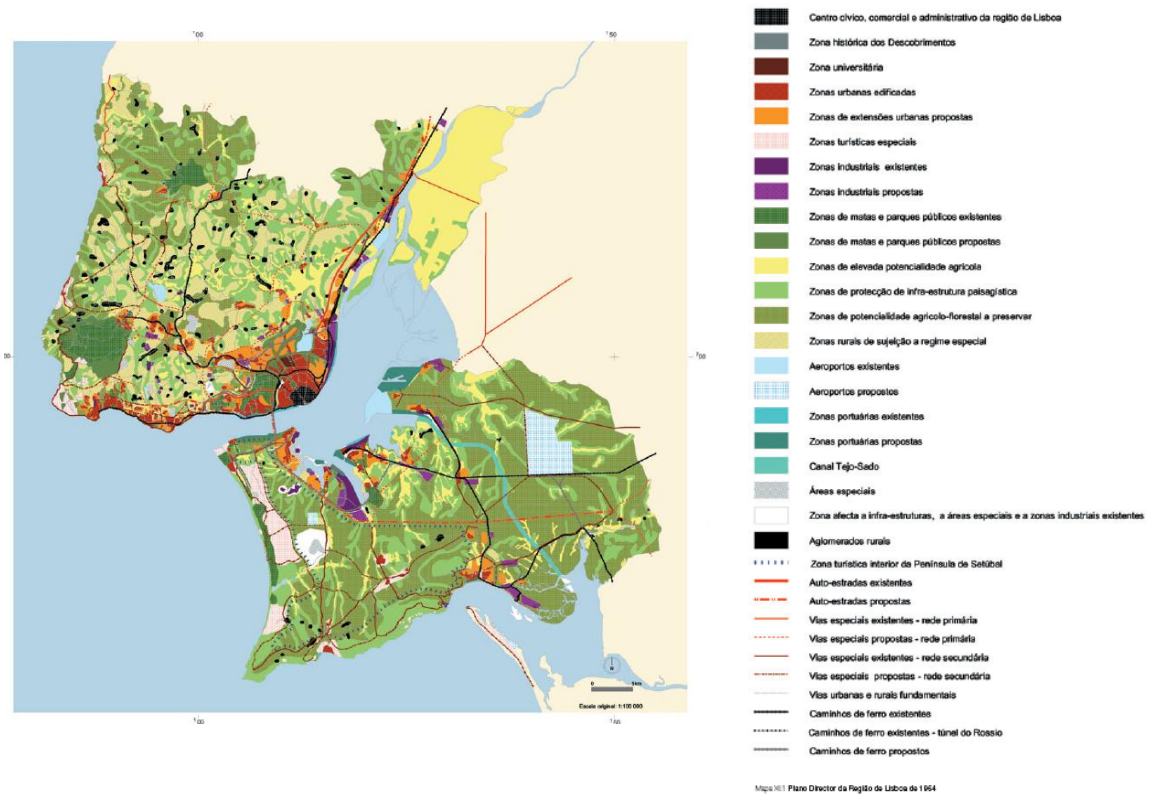
As vizinhanças entre conjuntos podem resultar de diferentes usos ou de diferentes expressões do mesmo uso.

QUADRO 9.1 – EVOLUÇÃO DOS ELEMENTOS ESTRUTURANTES DO TERRITÓRIO: A PENÍNSULA DE SETÚBAL NUMA INTERPRETAÇÃO DO CONCEITO DE FRAGMENTAÇÃO PROPOSTO POR PAGE E PHILIPS (2003)

ÉPOCA	DIVISÃO	PÓLO	BARREIRA	ESTRUTURA	VIZINHANÇA
ANOS 30		INDÚSTRIA	RIO	RIO	INDÚSTRIA E HABITAÇÃO
ANOS 60		INDÚSTRIA HABITAÇÃO	RIO AUTO- ESTRADA	REDE VIÁRIA LOCAL	INDÚSTRIA E HABITAÇÃO HABITAÇÃO E FLORESTA
ANOS 90		HABITAÇÃO COMÉRCIO INDÚSTRIA I & D	AUTO- ESTRADA CAMINHO-DE- -FERRO	AUTO- ESTRADA CAMINHO-DE- -FERRO REDE VIÁRIA PRINCIPAL	DIFERENTES FORMAS DE HABITAÇÃO

Estes elementos permitem combinações de pólos, barreiras, estruturas e vizinhanças que geram diferentes formas urbanas. Encontramos na orla ribeirinha formas associadas à ocupação industrial, à suburbanização face a Lisboa e outras resultantes da ocupação de áreas anteriormente associadas à actividade industrial. Identificamos elementos estruturantes associados aos momentos identificados: no primeiro, o rio Tejo assume um papel preponderante como via de comunicação induzindo uma diferenciação de usos entre margens; no segundo, a construção da ponte e do troço de auto-estrada que delimita os aglomerados em torno da zona ribeirinha, configurando a área assumida pelo Estado como urbana (modelo este assumido pelo Plano Director da Região de Lisboa de 1964 – Figura 9.1); no terceiro, o reforço das infra-estruturas simbolizado pela construção de ferrovia destinada ao transporte suburbano.

FIGURA 9.1 – OS AGLOMERADOS URBANOS DA PENÍNSULA DE SETÚBAL (A CASTANHO) E AS EXPANSÕES PREVISTAS (A LARANJA) SEGUNDO O PLANO DIRECTOR DA REGIÃO DE LISBOA (1964)



Seguindo estas referências cronológicas, a primeira fase de ocupação da Península de Setúbal, com exclusão da zona ribeirinha do Tejo, organizava-se segundo um modelo turístico e de lazer de que ainda subsistem algumas marcas na paisagem, como o motel na zona de Corroios; apesar disso, cedo o seu interior começou a registar uma crescente fixação de primeira habitação, como já ocorrera no passado (veja-se o caso dos assentamentos residenciais dos anos 30 no concelho da Moita em função da proximidade com o Barreiro). A aposta turística traduzia-se numa área delimitada a azul, designada na legenda como “zona turística interior da Península de Setúbal” e que se estendia desde a Trafaria a Palmela e desde a A2 aos aglomerados rurais do Cabo Espichel. Da leitura da carta, esta área deveria manter no essencial as ocupações agrícolas e florestais. Um conjunto de “zonas turísticas especiais” localizava-se fora desta área, ao longo do litoral, com uma maior concentração entre a Costa da Caparica e a Herdade da Apostiça (com uma proximidade ao litoral que rondava distâncias máximas entre os 3 km e os 5 km, tendo como limite aproximado a estrada da Charneca da Caparica), mais a sul nas praias do Meco, como expansão do aglomerado urbano de Sesimbra. Dentro da zona turística interior da península era dado relevo turístico à expansão urbana de Azeitão.

Neste processo, a A2, construída num período em que o automóvel privado ainda não se tinha configurado como transporte de massas, é vista pela administração pública como um limite para as áreas urbanas pensadas para ser servidas pelas redes de transporte público rodoviário e fluvial. Outros agentes, nomeadamente promotores imobiliários, vêem esse limite como a configuração da sua área de intervenção. A A2 torna-se num limite entre a cidade legal e a cidade ilegal. As vias pré-existentes, consoante se situem de um ou de outro lado, serão suporte da ocupação das décadas futuras. Quando, nos anos 80, o transporte individual começa a concorrer com o transporte colectivo, os nós de acesso à A2 passam a gerar em seu torno uma ocupação que tende a preencher os espaços vazios deixados pela cidade ilegal e não salvaguardados pelas áreas protegidas e reservas ecológica e agrícola nacional. A fronteira-linha traçada nos anos 60 é ultrapassada pela primeira vez por ocupações legais: entre a Ponte 25 de Abril e o Fogueteiro vemos surgir duas instituições universitárias, um parque de empresas, um hospital, um centro comercial, grandes superfícies retalhistas e habitação.

Só 10 anos mais tarde se dá a entrada em funcionamento do transporte ferroviário, com a implantação da linha do lado do arco ribeirinho num espaço-canal paralelo à A2, que só a ultrapassa na zona do Pragal (segundo traçado previsto no PDRL). As novas ocupações apoiam-se num sistema híbrido comboio-automóvel. Assiste-se à urbanização das áreas de ocupação ilegal mais próximas das estações e ao surgimento de novas áreas residenciais mais distantes, apoiadas em eixos de acessibilidade rodoviária. Ciente deste modelo de ocupação territorial, a empresa que explora o caminho-de-ferro desenvolveu um serviço rodoviário designado Sul Fertagus, que funciona como uma extensão rodoviária do comboio transportando em autocarros passageiros das áreas residenciais mais distantes para as estações de comboio (Figura 9.2).

9.2 Interior da Península de Setúbal: tendências territoriais, traçados e planos

A leitura do território que apresentamos neste capítulo visa analisar a estrutura em diferentes escalas, tendo em conta a hierarquia e a diferenciação espacial. Com o material empírico recolhido pretendemos abordar a relação territorial entre a matriz de ocupação e tendências emergentes; a estrutura urbana através da malha e dos tecidos; as tipologias de edificação, do espaço público e dos traçados; os instrumentos de gestão territorial.

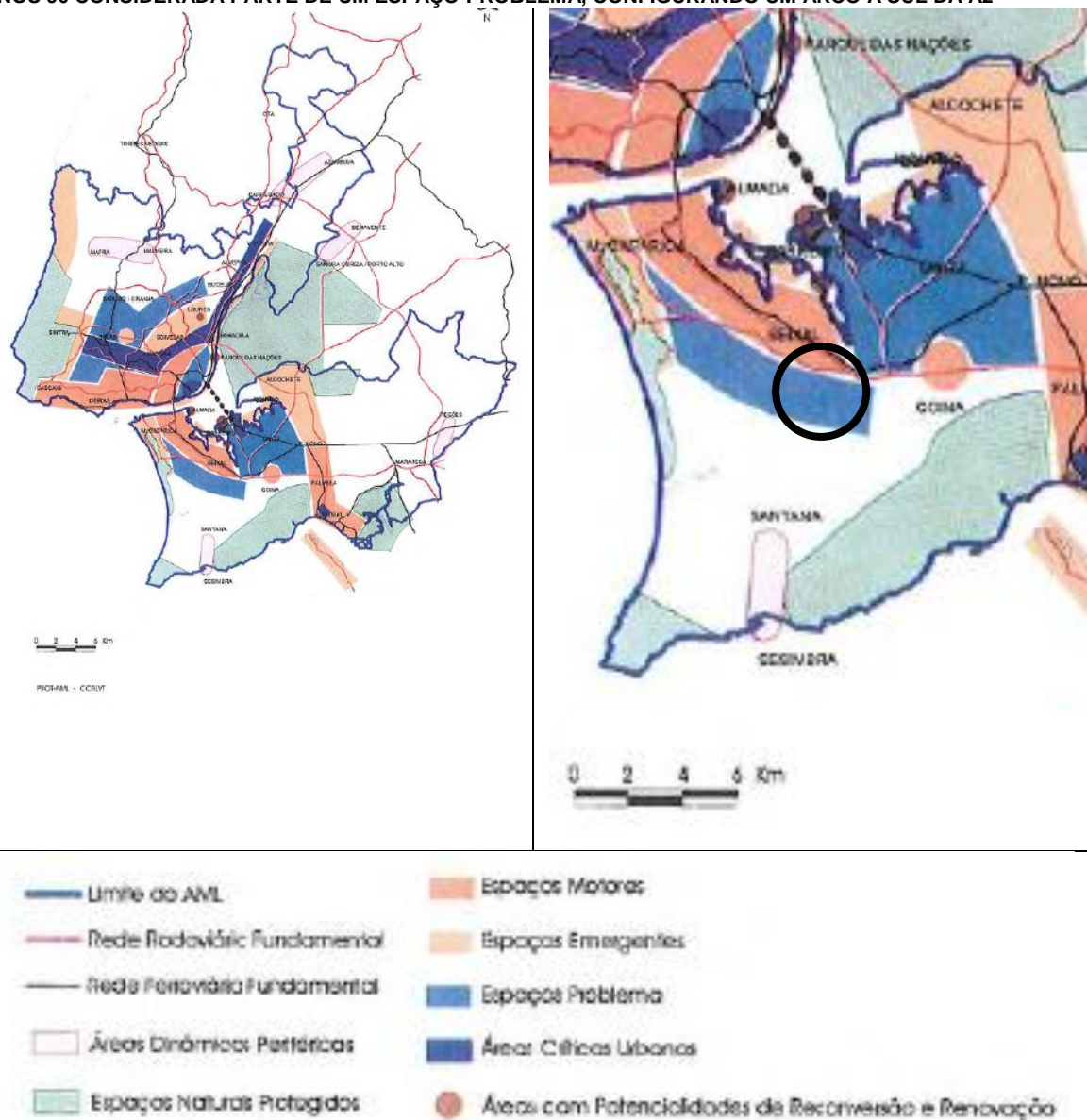
Partimos da hipótese de trabalho de que a resolução das discontinuidades deve resultar da articulação das formas urbanas; a fragmentação resulta da coexistência de formas urbanas; a estrutura territorial passa por privilegiar determinadas formas urbanas em detrimento de outras. Para tal, recordamos as abordagens de autores que nos parecem mais abrangentes em termos de forma urbana: a abordagem para lá da relação forma/fundo (SECCHI, 2003); a leitura do território como resultado de processos sociais (LIERNUR, 1997); a adopção de léxico alternativo para realidades não canónicas do ponto de vista urbanístico (SIEVERTS, 2003). Estas perspectivas sobre os processos de desenvolvimento, incluindo os planos, mas também outras acções com impacto territorial, recomendam o abandono da visão dicotómica da cidade. Neste contexto, a metodologia adoptada foca-se na interpretação dos factos urbanos mais notáveis e da ocupação que geraram, seguindo o capítulo anterior, mas agora centra-se num território mais restrito. O território em análise tem a particularidade de constituir não-cidade, o que levanta a questão adicional de como lhe adequar a metodologia.

A génese dos sítios é sobretudo relevante enquanto entendimento do suporte territorial com vista à sua diferenciação relativamente a outros espaços. A identificação ou compatibilização do que usamos apelidar por “desígnios” passa por identificar formas e atribuir-lhes uma hierarquia.

Aprendemos da geografia a desigualdade primordial que distingue cada ponto do território dos restantes. Assim se passa com os territórios urbanos, e daí resultam as diferentes formas. Uma das questões críticas do planeamento é a de fixar a escala a que tratamos os diferentes fenómenos. Privilegiamos uma abordagem de interligação de escalas.

O desenvolvimento territorial da área de génese ilegal situada entre os nós de auto-estrada do Fogueteiro e de Coina evidencia algumas contradições: apesar das novas acessibilidades, é considerada não estruturante para a AML; apesar da malha de padrão ortogonal densa e homogénea, escasseiam os espaços públicos consolidados; apesar da sua génese ilegal, foi dos territórios que mais cedo teve instrumentos para o seu ordenamento; apesar destes instrumentos de gestão territorial existirem há cerca de duas décadas, o estigma de área de génese ilegal aparenta estar ainda presente. Tentaremos tanto quanto possível comprovar que estas contradições podem constituir um obstáculo à resolução de discontinuidades territoriais ou estar na origem de novas discontinuidades.

FIGURA 9.3 – DINÂMICAS TERRITORIAIS NA AML SEGUNDO O PROTAML; A QUINTA DO CONDE ERA NOS ANOS 90 CONSIDERADA PARTE DE UM ESPAÇO-PROBLEMA, CONFIGURANDO UM ARCO A SUL DA A2

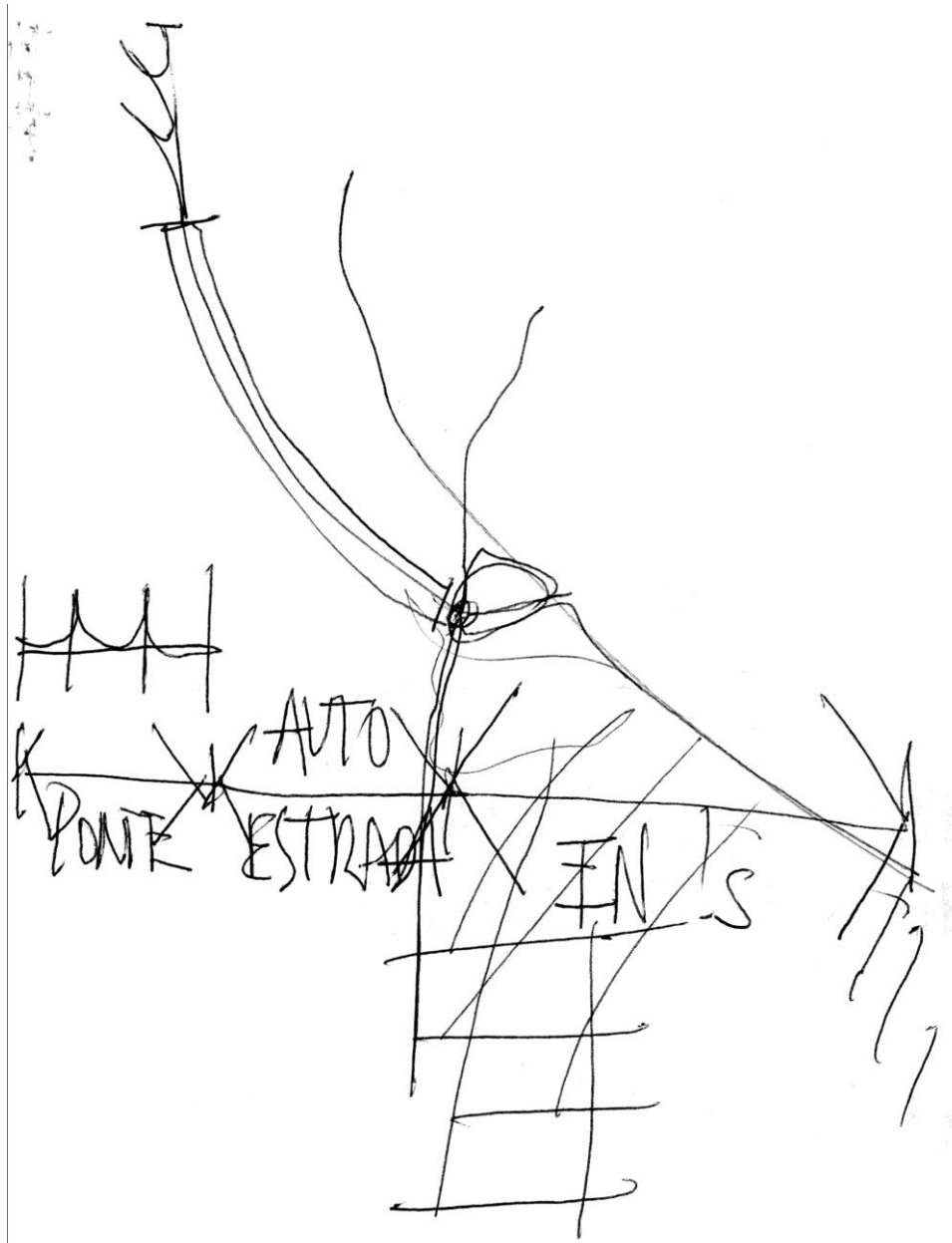


(FONTE: CCRLVT)

Começaremos por caracterizar as semelhanças e diferenças face aos territórios envolventes. O “desígnio” turístico resultante da reduzida urbanização, combinado com os atractivos naturais de que a península dispunha, foi, nos anos 60, ultrapassado por um dado histórico para a região de Lisboa. A travessia do Tejo no ponto mais próximo do centro da capital vem desenhar um novo destino para esta área, o de se tornar por vários meios subúrbio de Lisboa. O nó de acesso ao primeiro troço de auto-estrada construído entre Pragal e Fogueteiro esteve na génese da área onde se insere a Quinta do Conde. Aquela via, não sujeita a pagamento de portagem e terminando na convergência da EN10, que liga Cacilhas a Setúbal, com a EN378, que estabelece a ligação entre Seixal e Sesimbra, torna-se na génese da extensão de uma

área que lenta mas seguramente se urbaniza, traçando caminhos, marcando parcelas e acolhendo construções destinadas maioritariamente à habitação.

FIGURA 9.4 – O SISTEMA PONTE / AUTO-ESTRADA / ESTRADA NACIONAL NA GÉNESE DA QUINTA DO CONDE

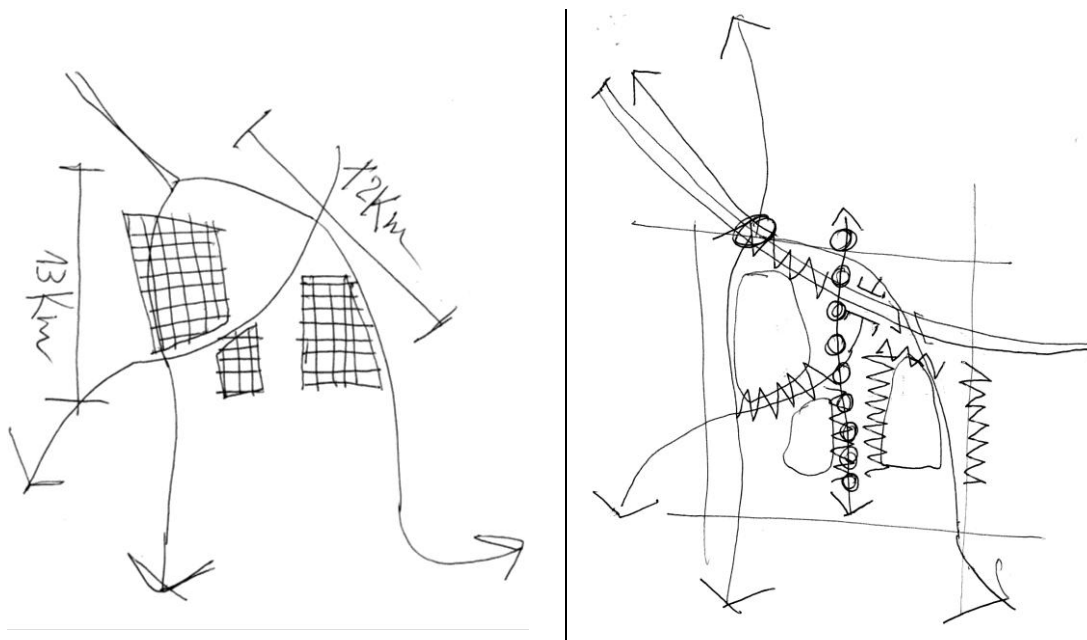


Numa extensão superior a 10 km e ao longo destas duas vias são adquiridas propriedades de dezenas ou centenas de hectares, posteriormente subdivididas ilegalmente em parcelas com poucas centenas de metros quadrados. Na Quinta do Conde, como em áreas vizinhas, o promotor da iniciativa foi António Xavier de Lima, com acção durante décadas em diversas áreas do país e com continuada incidência na Península de Setúbal.

O relativo afastamento da costa ocidental e o paralelismo entre a EN10 e a ribeira de Coia a nascente poderão ter sido dois dos motivos que ajudaram a consolidar os limites desta primeira fase de ocupação. A urbanização ilegal de terrenos confinantes com as EN378 e EN10 terá

levado o promotor a construir uma via “circular”, sensivelmente com centro no Fogueteiro e raio de 10 km. Esta via fecha a malha gerada pelas duas estradas nacionais.

FIGURA 9.5 – MATRIZ DE OCUPAÇÃO



A ribeira da Apostiça é o principal elemento físico que marca o limite da expansão para sul. No entanto, um levantamento dos terrenos que eram propriedade deste promotor à data da realização do primeiro PDM de Sesimbra (1989) mostra que nem o fenómeno da venda de parcelas em resultado de parcelamentos ilegais, nem a posse de terrenos por parte deste promotor se confinaram ao conjunto Fernão Ferro/Quinta do Conde. Contudo, este conjunto aparenta constituir uma oferta específica de resposta a dinâmicas próprias. Vários factores unem a Quinta do Conde e Fernão Ferro: as características da oferta, a localização ao nível da Grande Lisboa; o promotor.

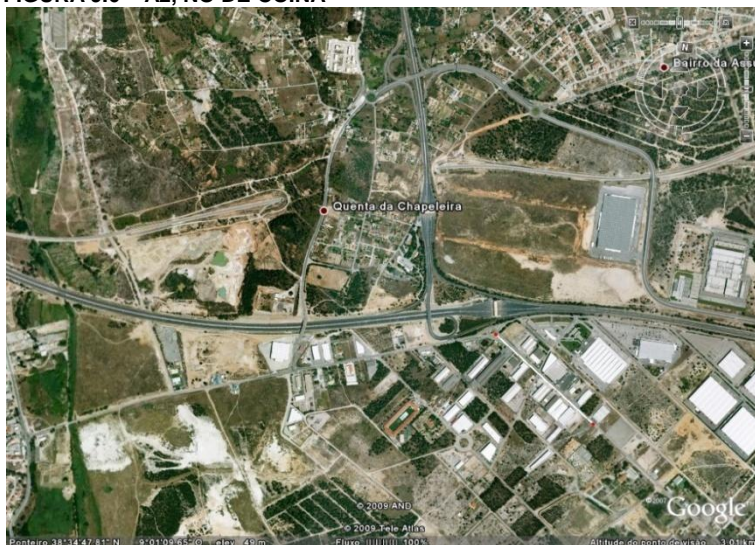
Baseado no reconhecido potencial turístico da península, o eixo da EN378 parecia estar claramente beneficiado pela ligação que fazia quer a Sesimbra, um dos mais pitorescos portos de pesca da península, quer à costa ocidental (muito embora, o acesso à costa ocidental não fosse tão fácil quanto a proximidade territorial faria supor; o mais próximo era através da Lagoa de Albufeira).

O principal factor diferenciador destes dois eixos rodoviários terá sido a proximidade da Quinta do Conde à cintura industrial de Lisboa, em particular à Siderurgia Nacional, no concelho do Seixal, e à CUF, no Barreiro. Embora este factor tenha sido efémero (o grande surto de construção nos anos 70 coincidiu com o início do ocaso das grandes indústrias em torno de Lisboa) deu um carácter mais forte de residência permanente à Quinta do Conde.

Com o avanço da auto-estrada para sul, a Quinta do Conde passou a beneficiar de uma nova acessibilidade à rede viária nacional, através do nó de Coina, quer a Setúbal pela A2, quer ao

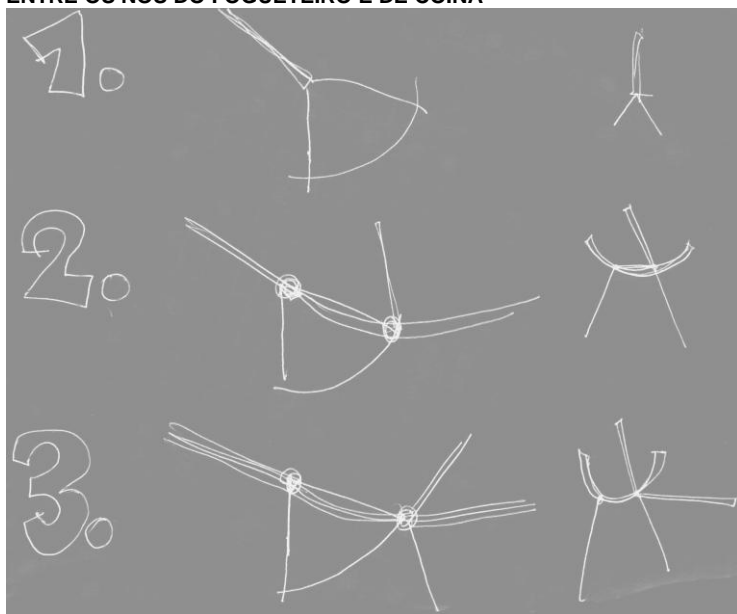
Barreiro pelo IC21. O acesso ao novo nó é feito por iniciativa do mesmo promotor clandestino, que acompanhou o avanço da obra pública.

FIGURA 9.6 – A2, NÓ DE COINA



(FONTE: GOOGLE EARTH)

FIGURA 9.7 – AS ETAPAS DE DESENVOLVIMENTO DA ESTRUTURA VIÁRIA URBANA EM TORNO DA A2, ENTRE OS NÓS DO FOGUETEIRO E DE COINA

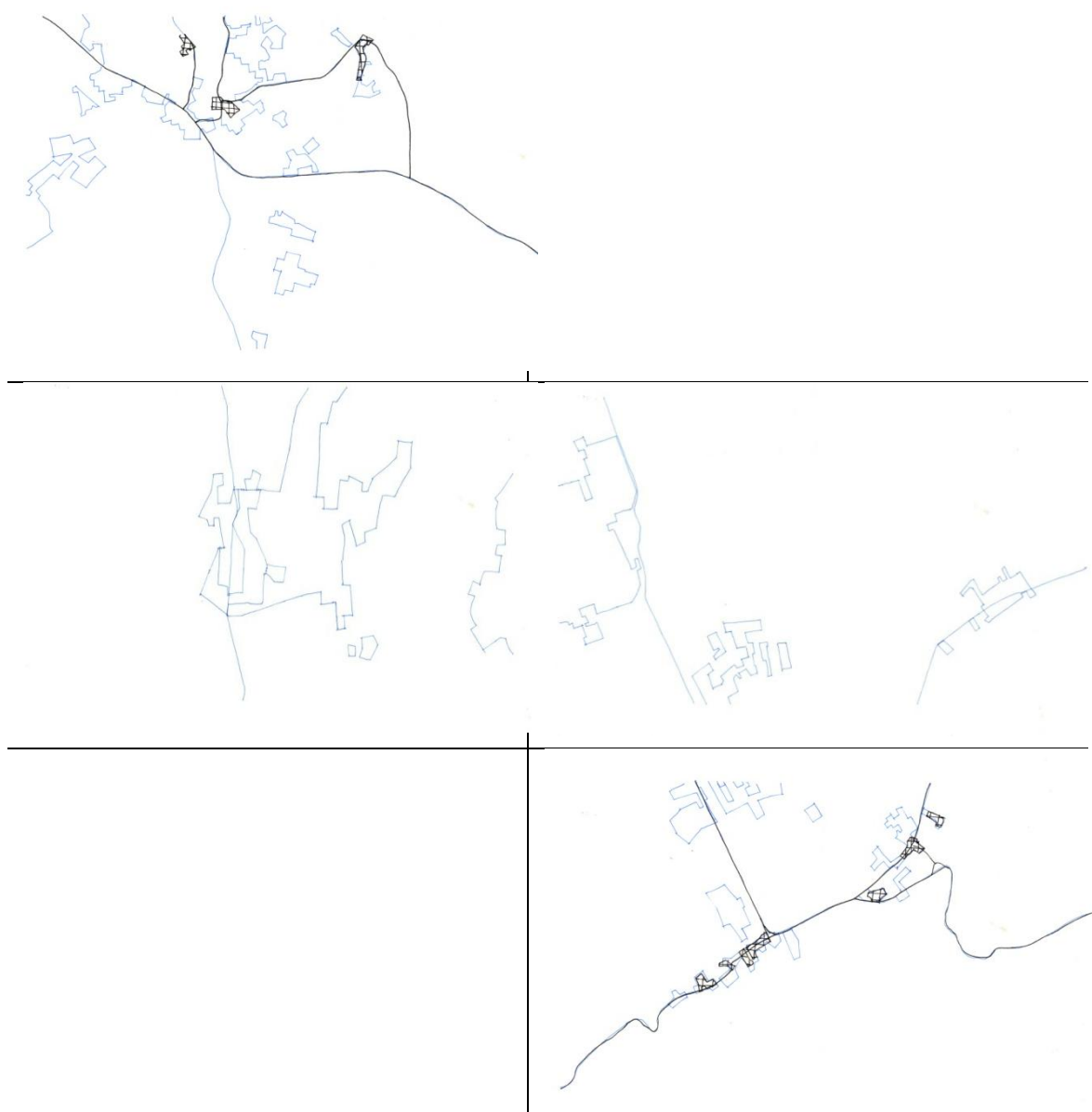


Este conjunto de novas vias permitiu ainda a ligação a terrenos situados a nascente. Alguns investimentos de relevo localizar-se-ão nesses terrenos. Em página web pode ler-se referência ao facto de ter sido a empresa AXL que vendeu os terrenos para a construção da fábrica Autoeuropa e da empresa retalhista Makro.

Delimitada a norte por auto-estrada, a sul pela grande propriedade fundiária que se manteve na mão dos proprietários “originais”, a nascente pela ribeira de Coina e a poente pelo limite concelhio do Seixal, o território manteve assim contornos estáveis durante sensivelmente quatro décadas.

A figura 9.8 assinala a transformação que o território envolvente da Quinta do Conde sofreu entre meados dos anos 60 e meados dos anos 90. As diferentes lógicas de ocupação num momento e noutro são evidentes: de pequenos aglomerados apoiados em vias passamos a grandes manchas de ocupação construídas muito para além do efeito directo dessas vias (Fernão Ferro e Quinta do Conde); de uma ocupação na retaguarda dos aglomerados ribeirinhos do Tejo (Fogueteiro, Aldeia de Paio Pires) e no sopé da Serra da Arrábida (Azeitão, Vila Nogueira, Vila Fresca) passamos para um preenchimento do interior da península e autónomo relativamente à ocupação pré-existente (Fernão Ferro, Quinta do Conde, Brejos de Azeitão).

FIGURA 9.8 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES E CRESCIMENTO URBANO ENTRE OS ANOS 60 E OS ANOS 90 DO SÉC. XX: EM CIMA, FOGUETEIRO E PAIO PIRES; AO MEIO, DA ESQUERDA PARA A DIREITA, FERNÃO FERRO E QUINTA DO CONDE; EM BAIXO, BREJOS DE AZEITÃO. AS MANCHAS MAIS ESCURAS REPRESENTAM A OCUPAÇÃO MAIS ANTIGA E OS ELEMENTOS VIÁRIOS QUE ESTRUTURAM A OCUPAÇÃO QUE VEIO A OCORRER NOS ANOS 90



Observa-se ainda que raramente os elementos da rede viária dos anos 60 vieram a ser parte integrante dos arruamentos dos aglomerados urbanos clandestinos da década de 90 (Lagoa de Albufeira). Esta transformação afectou padrões de ocupação, rede viária e parcelamento fundiário. Se esquecêssemos as condições desqualificadas em que ocorreram, estaríamos a falar de um processo histórico de refundação territorial. Visto desta forma, só lhe encontramos equivalente na história das cidades em momentos de destruição causada por grandes catástrofes.

De entre crescimentos mais ou menos fragmentados, a Quinta do Conde destaca-se em meados dos anos 90 pela ocupação em manchas de maior dimensão. É então o maior aglomerado urbano⁴⁹ do concelho de Sesimbra em área (mais de 400 hectares) e um dos maiores em população. Em 2006, atingiu, segundo estimativas da Câmara Municipal de Sesimbra, cerca de 27.000 habitantes, mais do triplo da população da sede de concelho.

Novas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias determinaram este acelerado crescimento demográfico na década de 90. A ligação do IC31 à Ponte Vasco da Gama e a entrada em funcionamento da estação de Coina (2004), no âmbito da ligação ferroviária Fogueteiro-Pinhal Novo, consolidaram a integração metropolitana da Quinta do Conde.

O fenómeno originou oportunidades de investimento em habitação com novas áreas residenciais procuradas por população empregada no sector terciário em Lisboa e municípios envolventes. O período intercensitário 1981-91 já havia marcado a transição da predominância do sector secundário para o terciário, mais pelo declínio da indústria do que pela afirmação das actividades do sector terciário.

O aumento da suburbanização na Quinta do Conde, no início dos anos 90, leva à procura não só por parte de ex-residentes em Lisboa, mas também por parte de população de subúrbios mais antigos (sobretudo Barreiro, mas também Almada e Seixal, e com menos expressão nos concelhos da margem norte da AML, com destaque para Loures)⁵⁰.

9.3 Relação com as tendências emergentes identificadas no capítulo 6

O interior da Península de Setúbal encontra-se relativamente afastado da ocupação por elementos singulares (diríamos que como resultado da condição de Margem Sul), à excepção de alguns elementos directamente associados a logística, comércio e indústria e que beneficiaram das novas acessibilidades. Os elementos singulares mais próximos têm uma lógica de localização determinada pela proximidade à auto-estrada. A forma urbana resultante beneficia do efeito de túnel (por isso é descontínua). Se a estrutura radial das infra-estruturas rodoviárias das últimas décadas permitia associar determinadas áreas comerciais a eixos de ocupação residencial, a actual estrutura rádio-concêntrica da AML veio diversificar essas relações. No entanto, parece inegável afirmar que as áreas comerciais que se apoiam na

⁴⁹ E dos maiores a nível nacional em termos de operação de ocupação de génese clandestina.

⁵⁰ Conferir *Área Metropolitana de Lisboa, Tendências recentes de ocupação do território* (Silva, 1996)

armadura rodoviária da Península de Setúbal têm (ainda) uma relação mais próxima com as áreas residenciais da Margem Sul.

O surgimento de grandes promoções imobiliárias – em que a imagem da Nova Cidade é pouco consentânea quer com a sua origem ilegal quer com as suas já algumas décadas de existência – tem uma ligação directa reduzida com a área. As grandes promoções imobiliárias têm surgido nas áreas que mais directamente beneficiaram da construção da Ponte Vasco da Gama (como a Quinta da Fonte da Prata na Moita). Privilegiam a proximidade a aglomerados urbanos consolidados, apresentando-se como uma alternativa a estes. A Quinta do Conde e os territórios congéneres da Margem Sul encontram-se nos antípodas dos territórios-alvo destas dinâmicas.

O refazer da malha associado à obsolescência de antigos usos não encontra na Quinta do Conde repercussão, dado o seu carácter residencial.

A valorização enquanto subúrbio tem tido reduzida expressão, pela sua recente chegada a esta condição e pelas características distintas das questões críticas que afectam as áreas suburbanas.

A procura residencial tem gerado pouca complementaridade de ofertas, tanto nas Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI) envolventes como nas áreas legais de Brejos de Azeitão. A ausência de complementaridade dificilmente induz novas relações entre territórios funcionalmente semelhantes. A consolidação da Quinta do Conde enquanto área comercial tem contribuído para contrariar esta situação e aumentar a subsidiariedade entre formas urbanas. A procura do eixo da EN10 para a instalação de unidades comerciais é sintomática do potencial que o crescimento residencial recente encerra.

A maior proximidade (euclidiana) da Quinta do Conde às dinâmicas metropolitanas ocorre com a Quinta do Peru como elemento singular (processo iniciado ainda nos anos 80 e com evolução ao longo das décadas subsequentes); com a urbanização Cova dos Vidros como grande promoção imobiliária (dos anos 90), ao nível de requalificação enquanto subúrbio em acções de beneficiação da área urbana e em particular de qualificação do espaço público. Ao nível do refazer da malha, dá-se com intervenções em algumas áreas de ocupação ilegal mais antiga e mais desqualificada.

A maior proximidade (não-euclidiana) surge relativamente às áreas comerciais apoiadas directamente na rede viária da península e aos mercados de emprego da margem norte da AML. O refazer da malha ocorre como um processo interno da cidade consolidada e tem expressão nos principais centros urbanos envolventes, tais como Setúbal (através do seu programa Polis) e Barreiro (na área da Quimiparque). As grandes promoções imobiliárias desenvolvem-se em espaços próximos de centros secundários da AML (tendo por isso a distância não-euclidiana menos peso neste tipo de dinâmica). As áreas de suburbanização não têm beneficiado do aumento da importância da distância não-euclidiana por corresponderem a territórios que se mantêm à margem da competição metropolitana.

Abordaremos de seguida a ligação às redes de infra-estruturas metropolitanas, o perfil de agentes envolvidos na transformação urbana e o desenho das ligações entre áreas urbanas. A

ligação entre a A2 e a EN10 é feita, no Plano Rodoviário Nacional 2000, como nos anos 70, pelo nó do Fogueteiro.

FIGURA 9.9 – PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL 2000



(FONTE: JUNTA METROPOLITANA DE LISBOA)

No entanto, o acesso efectivo da Quinta do Conde à A2 é o construído pelo promotor clandestino. Os estrangulamentos da rede que rebate a saída da A2 (no nó de Coina) são evidentes em dois pontos: no entroncamento com a via de acesso à superfície comercial da Makro e à Quinta do Conde e no cruzamento dessa mesma via com a EN10, no acesso à Quinta do Conde e aos aglomerados urbanos de Brejos de Azeitão (para sul) e a Coina (para norte)⁵¹.

⁵¹ A comunicação social noticiou em Setembro de 2003 a aprovação do estudo de impacto ambiental do alargamento da A2 de duas para três faixas entre os nós do Fogueteiro e Coina. Tratando-se de uma obra que "irá responder às

FIGURA 9.10 – LIGAÇÃO DA QUINTA DO CONDE AO NÓ DE COINA



(FONTE: PRÓPRIO, 2005)

A capilaridade da rede rodoviária evidencia o carácter ainda marginal deste território. O congestionamento diário do tráfego nesta área impede uma articulação fluida com as grandes acessibilidades. Este facto é agravado pelo alargamento da A2 para três faixas em cada sentido sem precaver os impactos na rede viária local. A solução encontrada para aliviar parte desta carga na rede viária nacional (com papel local) foi o desnivelamento do nó da EN10 na intersecção com o acesso à A2. As condições impostas em termos de desenho (o desnivelamento inferior com condicionamento significativo do atravessamento pedonal em virtude das respectivas áreas de segurança) vieram aumentar a segregação do espaço, reforçada pela aprovação de construção para a frente nascente da EN10.

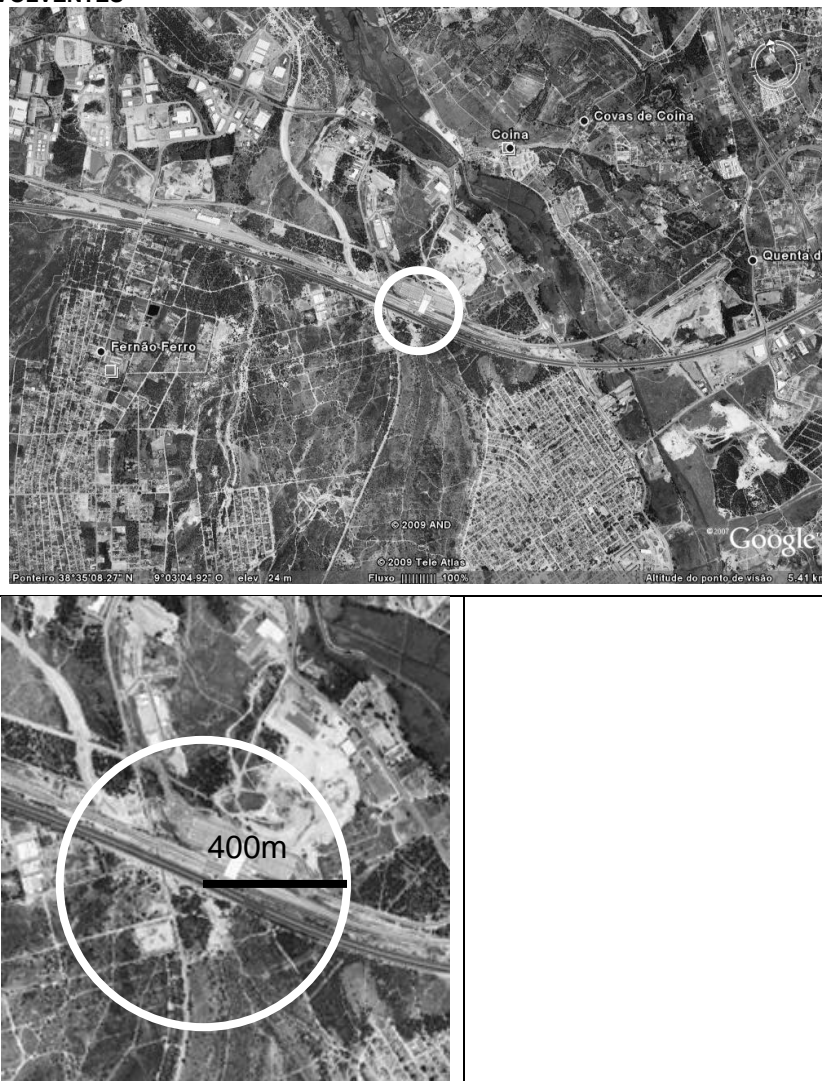
A ligação ferroviária da Quinta do Conde com a AML foi estabelecida em 2004. Este facto veio reforçar o acesso por transporte colectivo da Quinta do Conde aos restantes territórios urbanos da Península de Setúbal, para além de Lisboa. A localização das novas estações de caminho-de-ferro obedeceu ao traçado do espaço-canal dedicado àquela infra-estrutura.

O desenho da estação de Coina tem em conta o padrão de ocupação dispersa que caracteriza esta sub-região, pelo que foi desenhado para acolher passageiros geradores de tráfego automóvel. A Quinta do Conde confina com esta nova estação, situada do outro lado da auto-estrada, sem dispor de qualquer ligação pedonal. Para além da distância maior a percorrer pelos acessos actuais, o seu perfil longitudinal e transversal, decorrente da necessidade de

necessidades e ao ritmo de crescimento das áreas envolventes”, resta saber o que irá acontecer aos territórios que irão receber esses fluxos.

atravessar a A2 por viaduto, no primeiro caso, e por passagem inferior, no segundo, são um factor acrescido de desmotivação ao uso de modos suaves. A mais-valia urbanística de uma estação de caminho-de-ferro reside na geração de fluxos e das dinâmicas sócio-económicas que daí podem advir.

FIGURA 9.11 – ESTAÇÃO DE COINA EM RELAÇÃO AOS ESPAÇOS PÚBLICOS E AOS AGLOMERADOS URBANOS ENVOLVENTES



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

A desarticulação em termos urbanísticos da estação de caminho-de-ferro, o obstáculo que a auto-estrada constitui e o facto de se terem previsto unicamente acessos rodoviários retiram-lhe a possibilidade de vir a constituir de imediato um facto urbano relevante, gerador de novas estruturas urbanas, à imagem e semelhança (ou não necessariamente) das “Avenidas da Estação” construídas no passado. Estas infra-estruturas, vistas como uma oportunidade, deram origem a novos eixos comerciais, a bairros residenciais e a espaços para novos equipamentos, sendo actualmente analisadas como oportunidades para a regeneração urbana (BERTOLINI, 1998)⁵².

⁵² Cf. *Cities on Rails: the redevelopment of railway stations*

O desenho urbano tem um papel relevante na criação de novas estruturas a partir das pré-existências, colocando-se no caso presente a necessidade de abordagem da grande barreira física da Península de Setúbal que a auto-estrada A2 constitui. Dependendo da época de povoamento e da matriz fundiária, o seu traçado separa tipologias de ocupação, reforçando as diferenças entre estas, e é ele próprio gerador de novas disparidades, separando tecidos com géneses semelhantes. Por outro lado, o estrangulamento que provoca veio a tornar as ocupações mais semelhantes entre o mesmo lado da via, acentuando o efeito de barreira entre os dois lados.

A desqualificação dos agentes urbanos em jogo (habitados a uma procura também desqualificada) resulta na perda de oportunidade de alteração do estatuto marginal, desqualificado e suburbano desta área. Tal facto é patente nos processos de licenciamento de obra entrados no município de Sesimbra, em que se verifica que um número significativo de pedidos é feito por promotores imobiliários.

A pouca diversificação dos agentes resulta no reduzido partido tirado desta nova localização. A Quinta do Conde possui uma imagem de subúrbio residencial de baixo custo que as vendas imobiliárias confirmam. Sendo certo que a procura condiciona o perfil deste território e que a matriz fundiária pouco variada não estimula a procura de novas soluções, é certo também que os agentes imobiliários têm um papel fundamental na alteração (ou manutenção) da procura actual. A não adaptação dos promotores a novas possibilidades de investimento poderá constituir um obstáculo ao desenvolvimento de programas e ofertas imobiliárias novas.

O suporte da ligação da Quinta do Conde com os territórios ribeirinhos do Seixal e Barreiro e de Coina aos antigos terrenos da Siderurgia e da Quimiparque mantém-se inalterável há décadas. A investigação efectuada conduz-nos à questão da relação entre elementos estruturantes e elementos estruturados, e do papel dos vazios nesse contexto. As intervenções de preenchimento da malha sem carácter singular assumem a posição autista de não estruturarem e de nem serem estruturadas pela envolvente.

A rede de não-lugares forma entre si uma armadura funcional a um nível distinto dos lugares. Os espaços de grande mobilidade, beneficiários do efeito de túnel que as acessibilidades geram, não têm como desígnio estruturar os espaços adjacentes. As acessibilidades que estruturam os não-lugares passam por onde o valor do solo é mais baixo e/ou são redutos de ocupações resultantes de dinâmicas sem carácter singular ou acabam por ser um dos valores do vazio. Daqui pode resultar uma recomendação para os planos: quando se procurar áreas para a instalação de elementos singulares, deve-se olhar para o que está à volta, para além das acessibilidades, obrigando a olhar para a envolvente num raio equivalente ao da “dimensão física” do lugar, baseado na distância passível de ser percorrida a pé.

No número 3 da revista *Planeamento* (SILVA, 2006) referimos que a possibilidade de gerar centralidades a partir das áreas de suburbanização tem sido desvalorizada pela forte estigmatização da imagem destes espaços (como é o caso das áreas urbanas ex-ilegais), contraditória com a imagem “limpa” dos não-lugares.

A tipologia do *strip* está presente em áreas de suburbanização, em geral em conurbações e em especial nas áreas metropolitanas. Estes são potenciais elementos estruturantes, embora se verifique normalmente uma ausência de hierarquia funcional; são normalmente reduto de ocupações pouco qualificadas, frequentemente em condições precárias, com uma capacidade elevada de transformação em termos imagéticos (cujo potencial acarreta instabilidade ao nível da imagem).

A análise da localização de novas centralidades na AML (SILVA, 2001) mostra-nos uma forte coincidência com as acessibilidades planeadas há cerca de quarenta anos atrás (pelo Plano Director da Região de Lisboa de 1964), reforçando a estrutura radial de então. Se as lógicas de localização destas novas centralidades e a origem ilegal das áreas suburbanas não fossem suficientes, a escassez de elementos primários no sentido de que participam da evolução da cidade no tempo de modo permanente, identificando-se com os factores constituintes da cidade (ROSSI, 1977) reforça ainda mais esta leitura.

À excepção de alguns casos esporádicos, o carácter endógeno destes processos distancia periferias de áreas centrais, resultando em recursos desperdiçados para a regeneração urbana. As lógicas de localização não servem o território e a fragmentação dos processos e dos usos é indiferente ao *mixed-use*.

Os espaços relevantes do ponto de vista biofísico são remanescentes da acção invasiva das operações de loteamento clandestinas. O valor do vazio afirma-se pela sua relação com ocupações que envolvem um percurso negocial entre administração pública e privados. Encontramos exemplos de valorização do vazio em termos fundiários quando se discute a ocupação por elementos singulares ou quando a sua ocupação emerge como moeda de troca no aliviar de cargas urbanísticas planeadas para os territórios confinantes no contexto das restantes dinâmicas.

Os espaços vazios envolventes da Quinta do Conde não têm fugido à regra: o município adquiriu nos anos 80 duas parcelas rústicas a sul do aglomerado com o intuito de urbanizar. Este espaço originalmente florestal, conhecido como Herdade da Ribeira do Marchante, foi adquirido para suprimir carências de áreas para equipamento dentro da Quinta do Conde. O objectivo era criar áreas para a instalação de equipamentos colectivos e criar áreas destinadas à construção de habitação, estas últimas com o intuito de servir de compensação aos proprietários de parcelas na Quinta do Conde que, de acordo com o Plano Parcial de Urbanização (PPU), se destinavam a utilização colectiva (arruamentos, equipamentos ou espaços verdes). Neste caso, o espaço vazio apresenta um valor de moeda de troca entre administração local e proprietários, com o intuito de suprir carências geradas por cargas urbanísticas. Este valor é aceite pela administração central, que valida este modelo através da aprovação do PPU da Ribeira do Marchante e da sua revisão.

Numa fase inicial de revisão do Plano de Urbanização (PU) da Quinta do Conde (revisão deliberada realizar pela Câmara em 1993) foi ponderada a possibilidade de reduzir a necessidade de permutas de lotes sem capacidade construtiva pela supressão de parte dos

lotes destinados a uso colectivo (por isso com impedimento de serem objecto de transformação de uso pelos seus proprietários).

A transformação ocorreria ao nível dos lotes destinados a pequenos espaços verdes, cuja supressão seria compensada por grandes espaços verdes fora do aglomerado urbano. Se tal cenário se concretizasse, pelo menos parte da área da Herdade da Ribeira do Marchante teria uma maior probabilidade de manter um valor fundiário mais reduzido, próximo daquele pelo qual foi adquirido pelo município.

A EN10, que havia sido considerada como limite nascente à construção, é ultrapassada quando se decide concretizar uma infra-estrutura: a ETAR destinada a servir aglomerados urbanos de Sesimbra e Setúbal. O espaço é cedido pelo promotor clandestino do parcelamento da Quinta do Conde, António Xavier de Lima, em compensação pela urbanização da Cova dos Vidros, prevista no PPU para uma área que havia escapado ao parcelamento ilegal.

O espaço vazio é utilizado para resolver impactos ao nível das infra-estruturas gerados pela ocupação autorizada, ou não, pelos municípios próximos. O seu reduzido valor fundiário (posteriormente as áreas envolventes viriam a ser integralmente classificadas como REN e RAN) passa a ser equivalente à dedução da cedência feita nas compensações a pagar ao município pela urbanização. Neste caso, o vazio adquire um valor na relação entre a administração local e um promotor privado.

Os territórios já fora dos limites administrativos do concelho de Sesimbra, a poente da Quinta do Conde, foram integrados através do PROTAML na Rede Ecológica Metropolitana. Destes espaços, parte da propriedade designada como Quinta da Areia e incluída no concelho do Barreiro é transferida para o concelho de Sesimbra. Nesta transferência a parcela adquire capacidade construtiva semelhante à da Quinta do Conde. A CCDRLVT aceita esta ocupação com a condição de que as áreas de equipamentos previstas no PU se situem em continuidade com a área vital remanescente no município do Seixal.

Trata-se de um espaço vazio residual situado entre uma área urbana (a Quinta do Conde) e uma infra-estrutura (a A2). O carácter residual resulta da construção da A2 – criando um enclave com cerca de 20 hectares sem qualquer relação com o resto da propriedade e com o resto do município –, bem como da ausência de continuidade entre áreas livres e de possuir uma forma sem correspondência com alguma função em particular. O valor que adquire resulta de um consenso entre administração central e local (validado através da publicação da revisão do PU da Quinta do Conde). É visto como uma forma célere de permitir a construção de equipamentos públicos para o aglomerado da Quinta do Conde⁵³.

No contexto da ocupação em estudo, os espaços vazios remanescentes adquirem um valor elevado a dois níveis. A nível metropolitano, pelo seu valor intrínseco (caso da ribeira de Coima, que estabelece uma importante ligação entre o estuário do Tejo e a Serra da Arrábida), mas também como espaço de desafogo em função da dimensão das áreas ocupadas. A nível local, pelas necessidades próprias dos espaços urbanos confinantes. A ocupação parcelar destas áreas em pequena escala não parece afectar o conjunto de interesse metropolitano.

⁵³ Apenas se encontra concretizada a aprovação do plano.

9.4 Referências para a avaliação da importância do espaço público nas estruturas urbanas: dimensão, escala e função

O conceito de descontinuidade parte da constatação de questões críticas ao nível da estrutura territorial. Estas podem ter origens de diversa ordem, entre as quais as resultantes de desequilíbrios ao nível da tipologia edificada, da distribuição de densidades e da malha urbana. No capítulo 1 procurámos identificar os aspectos mais relevantes para a consolidação de uma estrutura urbana. Abordaremos relativamente ao nosso caso de estudo o papel da organização funcional, da malha e do tecido urbano.

FIGURA 9.12 – ORTOFOTO DA QUINTA DO CONDE NOS ANOS 90



No caso da Quinta do Conde identificámos como elementos estruturantes, por ordem de importância, as funções, as dimensões do espaço público e as tipologias edificadas. Passaremos a abordar: as funções; os espaços públicos estruturantes; os limites, sua legibilidade, caracterização da escala e estado de consolidação do espaço público; e as tipologias edificadas.

Funções

Ao analisar os principais aspectos funcionais pretende-se realçar as funções que, pela sua excepcionalidade ou pela sua localização, geram maior atracção. Estes dois tipos de ocupação reúnem as funções a que se acede ocasional ou excepcionalmente e os bens e serviços de consumo diário concentrados em grandes e médias superfícies com acessibilidades para lá do espaço urbano.

A Quinta do Conde possui dois eixos de pequeno comércio e de serviços – a Avenida Principal (mais antiga) e a Avenida da Liberdade – e um conjunto de unidades comerciais de média dimensão distribuídos entre a urbanização Cova dos Vidros e a EN10. Estas áreas são relativamente especializadas, uma vez que a habitação, pequena indústria ou equipamentos têm pouca expressão. Os equipamentos colectivos são quase inexistentes nestes espaços e a habitação existe de forma residual em espaços não ocupados por comércio.

FIGURA 9.13 – PONTOS DE CONCENTRAÇÃO DE COMÉRCIO E SERVIÇOS AO LONGO DA AVENIDA PRINCIPAL



(FONTE: PRÓPRIO, 2005)

Um dos poucos equipamentos existentes era o Gabinete Municipal da Quinta do Conde, localizado na Avenida Principal, mas este foi transferido no início da presente década para o edifício do Mercado Municipal, entretanto construído.

A dinâmica comum a muitos centros urbanos fez com que, com a chegada dos serviços, a valorização do imobiliário gerasse a expulsão gradual da habitação; a redução de população residente “justifica” a supressão de equipamentos colectivos e a procura de espaços para actividades relacionadas com comércio e serviços gera a oportunidade de reutilização daqueles espaços para equipamento.

A análise dos últimos 10 anos mostra uma estabilidade do eixo terciário mais antigo – a Avenida Principal – com a estabilização do número de unidades aí instaladas. O efeito provocado pelo surgimento das outras áreas (nomeadamente a Avenida da Liberdade e as áreas comerciais da Cova dos Vidros e da EN10) foi sobretudo de especialização da oferta relativamente ao passado.

A organização funcional da Quinta do Conde é ainda grandemente determinada pela solução urbanística do PPU publicado em 1986. Nesta medida, apesar de a segregação existir – as actividades de comércio e serviços têm convergido para as avenidas e os espaços para equipamentos raramente confinam com estas – regista-se ainda um grande nível de aproximação entre comércio, serviços e equipamentos. Uma das raras concentrações de equipamentos corresponde à escola básica integrada, ao mercado retalhista e às novas instalações da Câmara Municipal.

Espaços públicos estruturantes

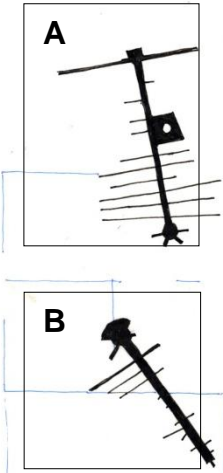
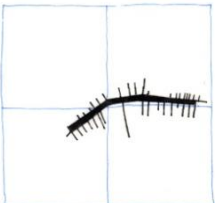
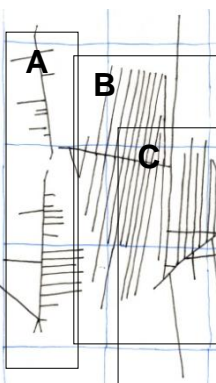
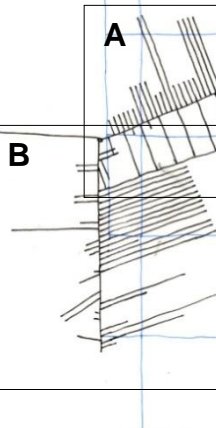
Os cerca de 100 km de vias em 400 hectares de espaço urbano geram uma malha urbana relativamente densa. O facto de a profundidade dos lotes rondar os 20 metros faz com que a distância mínima entre arruamentos pouco ultrapasse os 40 metros. A elevada densidade da malha é combinada com um número de espaços públicos de permanência que reduz a sua importância em termos físicos e enquanto palco da esfera pública.

O léxico em termos de espaços públicos reduz-se a uma matriz composta por ruas (entenda-se vias com um perfil de 10 metros de largura), e a cinco avenidas (Principal, da Liberdade, de Negreiros, 1º de Maio e dos Aliados), que surgem diferenciadas por um perfil ligeiramente superior (rondando os 12 metros de largura).

Dois factores têm contribuído para alterar a situação de base: com a aprovação do PPU e posterior elaboração de estudos de pormenor para as parcelas destinadas a habitação colectiva foram exigidas cedências para domínio público de áreas confinantes com o espaço público e que alteram a altura das vias pré-existentes (estas cedências oscilam entre os 2 e os 5 metros de profundidade); com vista ao suprimento das necessidades de estacionamento público, passou-se, a partir de 1998 e por via de aplicação do PDM, a exigir aos promotores de comércio ou serviços em lotes de moradias, a cedência para domínio público de uma faixa frontal do lote de 3 metros de profundidade.

Passou-se de perfis confinados a duas dimensões para uma profusão de larguras resultantes da possibilidade de ter partes de vias com mais 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 metros do que a largura original (tantas quantas as combinações possíveis entre os afastamentos de 2, 3 e 5 metros). Se por um lado a diversidade possibilita uma maior hierarquia, a distribuição dos lotes gera a ilegibilidade dos perfis. A mesma via pode ter tantas larguras como as atrás descritas, dependendo da ocupação prevista para as parcelas confinantes.

FIGURA 9.14 – COMPARAÇÃO DE EIXOS URBANOS EM ESPAÇO CONSOLIDADO E NÃO CONSOLIDADO

LISBOA A – AV. DA REPÚBLICA B – AV. DA LIBERDADE	SETÚBAL AV. LUÍSA TODI	SEIXAL, SESIMBRA A – EN378 B – FERNÃO FERRO C – CASAL DO SAPO	SESIMBRA A – AV. PRINCIPAL B – AV. DA LIBERDADE
			

A avaliação do carácter estruturante das principais vias da Quinta do Conde leva-nos a colocar lado a lado os seus dois eixos principais com vias de territórios vizinhos dos concelhos de Seixal e Sesimbra e com exemplos relativos a Lisboa e Setúbal retirados da chamada “cidade canónica” – que se reporta à cidade industrial pré-modernista.

Seleccionámos a Avenida da Liberdade e a Avenida da República em Lisboa e a Avenida Luísa Todi em Setúbal, dois troços da EN378 entre o Fogueteiro e Marco do Grilo, a via central de Fernão Ferro, um troço da ligação Marco do Grilo-Coima e as avenidas Principal e da Liberdade na Quinta do Conde. A selecção dos eixos das áreas de génese ilegal prende-se com o facto de a ocupação e movimento a que estão sujeitas prefigurarem aquilo a que na cidade tradicional ocorre nos principais eixos urbanos. Seleccionou-se dois subtipos: a típica via automóvel/comercial e a via urbana mais próxima dos moldes tradicionais para estruturas deste tipo.

Nestas vias a ocupação comercial tem vindo a crescer. A via central de Fernão Ferro e as avenidas da Quinta do Conde apresentam perfis de características urbanas (faixas de rodagem ladeadas por estacionamento e passeios). Os outros dois eixos mantêm perfil de características não urbanas (uma delas é estrada nacional), facto contraditório com a ocupação dos espaços marginais.

A representação dos espaços reproduz as suas dimensões reais. A extensão de quase todos oscila entre os 1000 e os 1500 m, à excepção da Avenida da Liberdade na Quinta do Conde, com cerca de 2000 m de extensão. Identificou-se, para além das vias em estudo e dos casos de referência, as vias que se encontram directamente associadas e que são estruturadas por estes eixos principais.

Destaca-se a diversidade de larguras de vias. Nos casos de referência, a largura da via enfatiza a sua importância, ao passo que nos casos analisados a hierarquia das vias em termos de perfil transversal é imperceptível. Nos dois casos lisboetas não só as vias se destacam em termos de perfil transversal como as vias confinantes apresentam perfis diferenciados. Acresce ainda o facto de possuírem sub-espacos de permanência.

Quanto à importância destas vias enquanto elementos estruturantes das malhas envolventes, verifica-se que quase todas elas assentam num padrão ortogonal. As excepções são a via do Casal do Sapo, que coincide com o limite de concelho, e a Avenida da Liberdade na Quinta do Conde, que corresponde ao limite entre artigos matriciais distintos.

A extensão dos elementos estruturados é variável: a Avenida da Liberdade em Lisboa apresenta uma malha subsidiária de reduzida extensão, explicável por razões topográficas (a implantação num vale); a Avenida Luísa Todi tem um papel estruturante relativamente reduzido também, tratando-se de uma via implantada em aterro, entre um casco antigo a norte e uma zona portuária a sul; a EN378, à semelhança das vias anteriores, tem um reduzido efeito estruturante mercê do seu paralelismo com uma linha de água. As restantes vias apresentam, apesar de algumas variações, maiores áreas por si estruturadas. Trata-se de zonas

relativamente planas onde a ausência de barreiras e de obstáculos permitiu desenvolver traçados mais extensos.

O que, por último, distingue estas vias é a forma do seu remate. Nos exemplos retirados da cidade tradicional encontramos as soluções de remate por praça, a partir de onde se desenvolvem vários arruamentos (extremo sul da avenida da República em Lisboa), por alteração radical do perfil da via (Avenida Luísa Todi em Setúbal ou extremo sul da Avenida da Liberdade em Lisboa) ou por combinação de praça e abertura (extremo norte da Avenida da Liberdade em Lisboa). Nos restantes casos, ao remate corresponde normalmente a intersecção com outra via e o remate é tão mais expressivo quanto a importância da via que encontra.

O espaço público é predominantemente não consolidado, composto por áreas em que a malha urbana é delimitada por construção de forma descontínua. Dificilmente encontramos arruamentos totalmente desprovidos de construção ou totalmente envolvidos por esta. Encontramos áreas de espaço consolidado nas zonas de ocupação mais antiga, nomeadamente na envolvente do troço da Avenida Principal mais próximo da EN10.

FIGURA 9.15 – ESPAÇOS PÚBLICOS CONSOLIDADOS NA AVENIDA PRINCIPAL



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

O espaço público urbano é quase exclusivamente de circulação. No total do aglomerado encontramos três jardins (dois fronteiros com a EN10 e outro na Boa Água) e alguns pequenos espaços de forma, a maior parte das vezes resultante da combinação de várias formas geométricas simples. A escassez de estacionamento faz com que estes espaços prevejam ou sejam usados como estacionamento nos momentos de maior necessidade.

A urbanização da Cova dos Vidros apresenta um sistema de espaços públicos distinto, combinando as funções de circulação e de permanência. As volumetrias mais elevadas e a ausência de logradouros fazem com que o espaço público ocupe uma percentagem da área superior ao que ocorre nas restantes áreas da Quinta do Conde. O desenho da urbanização, dos primórdios dos anos 90, é ainda reflexo de uma Quinta do Conde centrada na Avenida Principal.

A rede viária principal parte de um acesso à EN10, bifurcando poucas dezenas de metros adiante. Fora do loteamento, o tramo norte dessa bifurcação estabelece uma continuidade sem mudanças de direcção ou de geometria com a malha urbana da Quinta do Conde, ligando a nova urbanização à Avenida Principal. O tramo sul da bifurcação atrás referida subdivide-se também umas dezenas de metros adiante. Esta segunda bifurcação, obrigando a realizar ângulos de 90 graus, faz ligação através de uma via secundária com a Avenida 1º de Maio e na direcção oposta encontra uma nova mudança de direcção, continuando a via com traçado curvo por meio de uma área residencial de moradias.

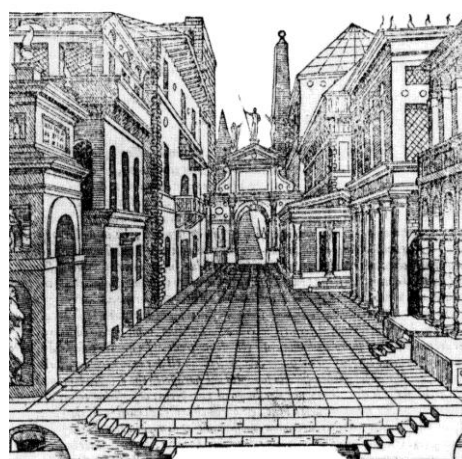
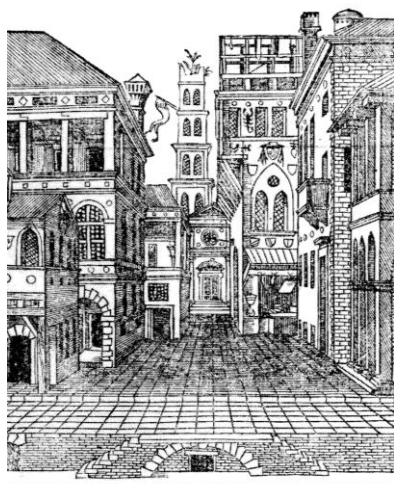
A ocupação de áreas urbanas na periferia do aglomerado poderá diversificar o “grão” da malha e do tecido, até agora bastante condicionados pela dimensão lote/parcela de cerca de 300 m²⁵⁴. Se a alteração do padrão apenas virá diversificar as características do tecido e da malha, ou se terá um impacto efectivo na estrutura urbana, dependerá do programa adoptado para estas novas áreas.

Limites, legibilidade, escala e consolidação do espaço público

A relação forma/fundo é das maneiras mais directas de imaginar, conceber, representar e analisar o espaço urbano. A prevalência desta técnica induz análises focalizadas no contraste entre espaços construídos e não construídos, entre espaços públicos e privados, e nas dimensões, formas e significados (históricos, simbólicos) dos elementos atrás descritos.

Ao identificar no subcapítulo anterior os limites urbanos a partir dos elementos construídos estávamos a recorrer à análise baseada na relação forma/fundo. Esta abordagem revelou-se útil pela escala do território analisado e pelo objecto, dado que interessava analisar os limites urbanos sob duas abordagens, a da fronteira-linha e a da fronteira-mancha.

FIGURA 9.16 – CENA CÓMICA E CENA TRÁGICA SEGUNDO SEBASTIÃO SERLIO



(FONTE: ROWE ET AL., 1998)

⁵⁴ A revisão do PU da Quinta do Conde inclui no regulamento a definição de lote-padrão como unidade de troca a usar em operações urbanísticas para a disponibilização de áreas para domínio público e/ou uso colectivo ou aumento de construção como compensação.

Como vimos no subcapítulo anterior, o território em análise chegou aos nossos dias com limites genericamente estáveis e facilmente identificáveis. Passaremos a analisar os limites na óptica do espaço público. Para essa análise utilizaram-se três variáveis de base.

A primeira consistiu na legibilidade do espaço público enquanto limite. Legibilidade é uma qualidade relacionada com a percepção do espaço. Thomas Sieverts refere a este respeito: *“Perception leads to memorability, if what is perceived is combined into a “form”, which in an ideal case should possess such characteristics as conciseness, simplicity, stability, regularity, symmetry, continuity and uniformity”* (2003, p. 109).

A segunda variável de base consiste no nível hierárquico em que cada espaço se situa face ao conjunto urbano e no nível hierárquico em se deveria situar na sua qualidade de limite e de elemento da estrutura. A hierarquia conduz-nos a questões de escala, de dimensão e de proporção aplicadas aos diferentes elementos urbanos: espaço público composto por espaços de permanência e de circulação; espaço privado composto por edifícios e logradouros. Consoante queiramos aprofundar a análise, assim desenvolveremos estes parâmetros.

A terceira variável baseou-se na consolidação do espaço público. A consolidação do espaço público decorre de um conjunto de premissas expressas no desenvolvimento da investigação (que alimentam conceitos como o de urbanidade) e que se baseia na definição do mesmo, quer em termos funcionais, quer em termos físicos e formais. A definição de usos para o espaço público evita situações de “incerteza” conducentes à sua degradação (o que implica desperdício de recursos), sem no entanto significar o condicionamento do uso do espaço, ou de espaços com um uso em aberto, ou informal.

Não é só a definição funcional do espaço que contribui para a sua consolidação. A definição física confere-lhe dimensão, sendo esta a base para a sua leitura. A necessidade de elementos contentores do espaço faz-se assim sentir, fazendo com que os elementos verticais (planos, linhas, etc.) tenham um papel muito mais efectivo na delimitação do espaço do que os elementos horizontais.

Com base nestes grupos de variáveis agrupámos as vias que delimitam o conjunto construído em que se insere a Quinta do Conde. Individualizámos troços em função da falta de legibilidade, escala e consolidação do espaço. A falta de legibilidade dos limites ocorre em situações em que o limite construído não coincide com o limite gerado pelo espaço público; em que a permeabilidade é baixa; em que a relação com os restantes elementos estruturantes é reduzida. O troço 1 é composto por um conjunto de vias que limitam a zona mais antiga da Quinta do Conde (Figura 9.17). Na zona nascente observa-se uma sequência de três limites, dois dos quais visíveis na figura. O primeiro limite surge no prolongamento da via interior. O segundo limite corresponde ao conjunto construído percebido por quem circula na EN10. O terceiro limite é o conjunto construído do lado nascente da EN10.

As vias de tom mais claro apresentam duas questões que comprometem a legibilidade enquanto limite. A primeira resulta do facto de os limites serem normalmente associados a alteração de ocupação. Esperar que um espaço público desempenhe esta função obrigará a

que os espaços confinantes sejam de alguma forma distintos (na ocupação, na função, etc.). A distinção pode fazer-se entre o construído e o não construído, pelo uso de diferentes tipologias de ocupação, ou por diferentes combinações de diferentes tipologias que o construído e o não construído podem assumir. As vias apresentam uma homogeneidade em termos de uso, embora com algumas variações em termos de agregação do edificado.

FIGURA 9.17 – LIMITES (TROÇO 1)



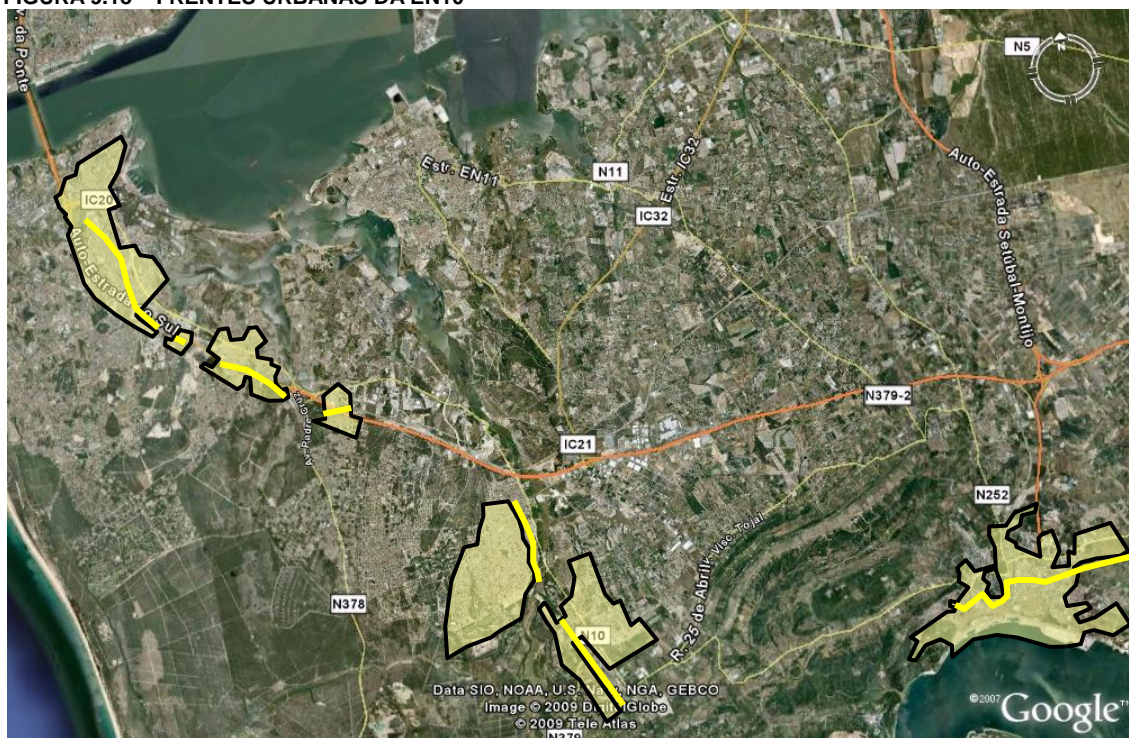
(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

A segunda questão reside na permeabilidade do espaço público, coerente com um conceito de limite. Aqui também a distinção entre um lado e outro do espaço público se torna num factor diferenciador e de reforço do limite. Analisando a figura, observa-se uma distribuição quase nula de intersecções para fora da área urbana e uma rede bastante densa de intersecções para o interior do aglomerado. As razões que levaram a tratamentos tão diferenciados serão analisadas adiante. Para já, apenas uma constatação: a de que tal disposição desfavorece o desenvolvimento de uma qualidade que os limites urbanos têm – a de constituírem pontos intensos de atravessamento de e para fora do espaço urbano.

O lado poente da EN10 é composto por traseiras de construções, frentes de edifícios degradados, espaços vazios e áreas indefinidas de circulação. A este tipo de espaço chamamos espaço público não consolidado, pela dificuldade de identificar funcional e formalmente os seus limites. Por outro lado, esta é a frente que dá para o principal eixo viário que serve a Quinta do Conde. É a principal estrada nacional da Península de Setúbal; durante décadas foi a via estruturante da ocupação urbana e a Quinta do Conde é dos maiores aglomerados por ela servidos. O lado poente da EN10, enquanto frente urbana com um

importante eixo viário e pertencente a um aglomerado da dimensão da Quinta do Conde, apresenta problemas de consolidação e cumulativamente de hierarquia.

FIGURA 9.18 – FRENTES URBANAS DA EN10



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

O segundo conjunto de vias (Figuras 9.19 e 9.20) é composto por um pequeno troço virado a norte, a maior parte do restante troço virado a poente e última parte virada a sul. O troço norte é simultaneamente limite de área construída. O troço nascente e o sul são limite entre dois tipos de ocupação construída. O lado nascente confronta com um tipo de ocupação distinta do lado sul. Estes limites, apesar de serem legíveis em função das diferentes ocupações marginais, apresentam reduzida permeabilidade em termos de malha. A via a sul, que separa a área designada Pinhal do General e a Quinta do Peru, é simultaneamente fronteira que separa o concelho do Seixal (a norte) do concelho de Sesimbra (a sul). A ocupação a sul insere-se numa parcela privada com um acesso único para o exterior.

O limite sul/nascente (Figura 9.21) é composto por um conjunto de vias interiores marginado por construção de ambos os lados à excepção do troço em curva. Estes limites têm sofrido sucessivas alterações a sul com a urbanização da AUGI 24 da Ribeira do Marchante e com a via que serve a Quinta do Peru a servir de novo limite (assinalados com diferentes tons). O limite mais antigo situa-se entre construções, sem qualquer tipo de distinção entre um lado e outro da via. O limite mais recente situa-se entre áreas não consolidadas. O papel estruturante destes limites na ocupação urbana é reduzido, como se pode ver pelo número de vias que o intersectam.

FIGURA 9.19 – LIMITES (TROÇO 2)



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

FIGURA 9.20 – LIMITES (TROÇO 3)



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

FIGURA 9.21 – LIMITES (TROÇO 4)



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

FIGURA 9.22 – LIMITES (TROÇO 5)



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

As vias de ligação entre as duas entradas da EN10 para a Quinta do Conde (Figura 9.22) são simultaneamente limite nascente da área urbana. Este eixo é alternadamente ladeado por construção dos dois lados ou combina construção com espaços públicos. Não se pode falar exactamente da EN10 como limite urbano, embora as ocupações mais recentes comecem a tirar partido dessa proximidade. O jardim construído na urbanização Cova dos Vidros e as ocupações comerciais são exemplo deste fenómeno mais recente.

Tipologias edificadas

O povoamento da Quinta do Conde apresenta uma tipologia homogénea com grandes extensões da área urbana ocupadas por moradias uni ou bifamiliares. Tal facto, explicado pela génese, torna-se um obstáculo à diferenciação e hierarquização do espaço público.

Até ao início do período de “suburbanização” da Quinta do Conde, a produção de habitação colectiva tinha uma representatividade reduzida face ao previsto no PPU. Os projectos-tipo elaborados no contexto dos planos de pormenor para as áreas de habitação colectiva previam um conjunto de variantes para os edifícios em termos de volumetrias que redundaram na prática numa utilização máxima desses volumes e retiraram a diversidade que se pretendia alcançar com os projectos.

Observa-se heterogeneidade do edificado em termos arquitectónicos, sobretudo na fase mais antiga de ocupação (anos 80), em que a produção de habitação unifamiliar era predominantemente privada e para uso próprio. Na fase seguinte de ocupação, protagonizada por empresas que adquirem os lotes para colocá-los posteriormente no mercado, procura-se maximizar os parâmetros urbanísticos em vigor (número de fogos e índice de construção). Os limites máximos fixados no plano passam a ser por regra esgotados. Esta fase fica associada à uniformização tipológica e arquitectónica.

O PPU previa para cada lote um máximo de 2 fogos e um índice de construção de 0,72 para o edifício principal e de 0,06 para anexos. Este índice, reportado a lotes de cerca de 300 m², implicaria a existência de apenas uma garagem de 18 m² por lote. Este facto aparenta querer dizer, da parte do planeador, que: seria de supor à época que a situação de 2 fogos por lote fosse frequente; que a menor taxa de motorização justificasse uma garagem por lote; que a profusão de anexos, construções à extrema que existiam à data da elaboração do plano, tivesse originado a tomada de medidas desencorajadoras deste tipo de ocupação.

A expressão arquitectónica mais marcante dos anos 90 segue a tendência de grande parte das expansões suburbanas da AML: à falta de referências arquitectónicas, adopta-se um estilo que pretende reproduzir um certo regionalismo, fazendo lembrar o que ocorre ao nível dos não-lugares. O tipo da habitação unifamiliar do subúrbio do centro da Europa (em pequenas parcelas, desenvolvendo-se em dois pisos), combinado com elementos construtivos e decorativos inspirados na tradição portuguesa sistematizada no período da revolução industrial,

contribui nestas áreas (como também nos não-lugares) para a adopção de estereótipos⁵⁵ em alternativa aos arquétipos arquitectónicos.

FIGURA 9.23 – TIPOLOGIAS EDIFICADAS: HABITAÇÃO COLECTIVA NA URBANIZAÇÃO COVA DOS VIDROS (I E II); HABITAÇÃO COLECTIVA E MORADIA UNIFAMILIAR; EQUIPAMENTO PÚBLICO; HABITAÇÃO COLECTIVA



(FONTE: SILVA, 2005)

A combinação tipológica surge também associada à “falta de sentido” das densidades: alguns eixos menos densos assumiram-se como áreas centrais, no sentido em que aí se concentraram maior número de actividades não residenciais, ao passo que áreas de habitação colectiva com possibilidade de instalação de comércio se mantêm quase exclusivamente residenciais.

⁵⁵ Acerca do estereótipo e do arquétipo na arquitectura, cf. Christian Norberg – Schulz em *Arquitectura Occidental*.

FIGURA 9.24 – HABITAÇÃO UNIFAMILIAR NA AVENIDA PRINCIPAL



(FONTE: PRÓPRIO, 2005)

A leitura da estrutura urbana e da forma urbana apoia-se nos elementos físicos que a compõem e na compreensão dos processos que os geraram. Na maior parte dos casos é por influência dos processos que teremos de falar de formas urbanas sobrepostas num mesmo território. Daqui resulta um dos desafios do desenho urbano: de diferentes formas urbanas, seleccionar as que têm um papel relevante para a cidade (na opinião de quem a governa, planeia e projecta).

A análise da articulação entre formas urbanas através do desenho da estrutura constitui uma metodologia de abordagem das discontinuidades. Este exercício pode assumir vários contornos consoante a escala de abordagem. A escala “certa” é aquela em que o problema atinge a complexidade necessária à sua solução. A complexidade implica abranger uma área diversificada (ou com potencial para tal) do ponto de vista funcional e do ponto de vista hierárquico.

Em todos os processos de urbanização existe um período dominante e um “antes” e um “depois”. A conjugação dos diferentes momentos ditará também a dimensão e a escala de abordagem. A articulação entre formas e entre estruturas (que na nossa abordagem corresponde à resolução das discontinuidades) lida assim com uma dimensão temporal relevante, para além da dimensão espacial.

No tipo de povoamento analisado, os recursos para a estruturação urbana do território são distintos dos da “cidade canónica”. O vocabulário urbanístico reduzido tem pouca intervenção no discurso da cidade, sendo determinado por lógicas locativas mais básicas. A base com que o planeamento teve de lidar num primeiro momento não era o resultado de gestos urbanísticos singulares, como ocorre na cidade canónica, sedimentada por séculos de existência.

Ao invés, resulta de um somatório de centenas, por vezes milhares de iniciativas individuais. A extensão dos eixos, as ligações que permitem e sobretudo a taxa de ocupação das suas áreas envolventes parecem influenciar mais o seu carácter estruturante do que a dimensão do espaço público medido com base no perfil transversal das vias e na existência de espaços públicos de permanência associados.

A urbanização Cova dos Vidros introduz elementos novos. A ordem altera-se: em termos dos elementos estruturantes do espaço público, a dimensão assume-se como a característica mais forte, suplantando a estrutura funcional, que, neste caso, por se organizar em grandes lotes com acesso por diferentes arruamentos, não chega a definir uma hierarquia. A tipologia da edificação não se afirma como elemento estruturante, dado que é relativamente homogénea,

composta por edifícios de habitação colectiva por vezes com comércio no piso térreo. A urbanização Cova dos Vidros torna-se num elemento a ter em conta na estrutura, pelo contraste com o resto da Quinta do Conde em termos de massa construída.

9.5 O PPU da Quinta do Conde: como fazer estrutura a partir da parcela

A malha urbana é na maioria das intervenções urbanísticas o princípio da definição de estrutura. Solà Morales mostra em *Las Formas de Crecimiento Urbano* como o processo de construção da cidade ilegal obedece a um processo distinto do da cidade resultante de loteamento urbano. Na primeira, inicia-se com o parcelamento, passando à construção e só por último à urbanização. Na segunda, a urbanização inicia-se com a infra-estruturação e construção do espaço público, e só após o parcelamento se procede à construção. O PPU da Quinta do Conde, cuja elaboração foi iniciada no final dos anos 70, deparou-se com uma questão: como fazer estrutura a partir da parcela.

O processo de ocupação que deu origem ao que ficou conhecido como o maior bairro clandestino do país foi iniciado no princípio dos anos 70. Passados cerca de 15 anos, passou a ser *regulado* por instrumento urbanístico legal (então Plano Parcial de Urbanização, cuja denominação o Decreto-Lei nº 69/90 veio a alterar para Plano de Urbanização), encomendado pela Câmara Municipal de Sesimbra em 1979 à empresa Hidrotécnica Portuguesa. O plano vem a ser publicado em Diário da República em 23 de Novembro de 1986.

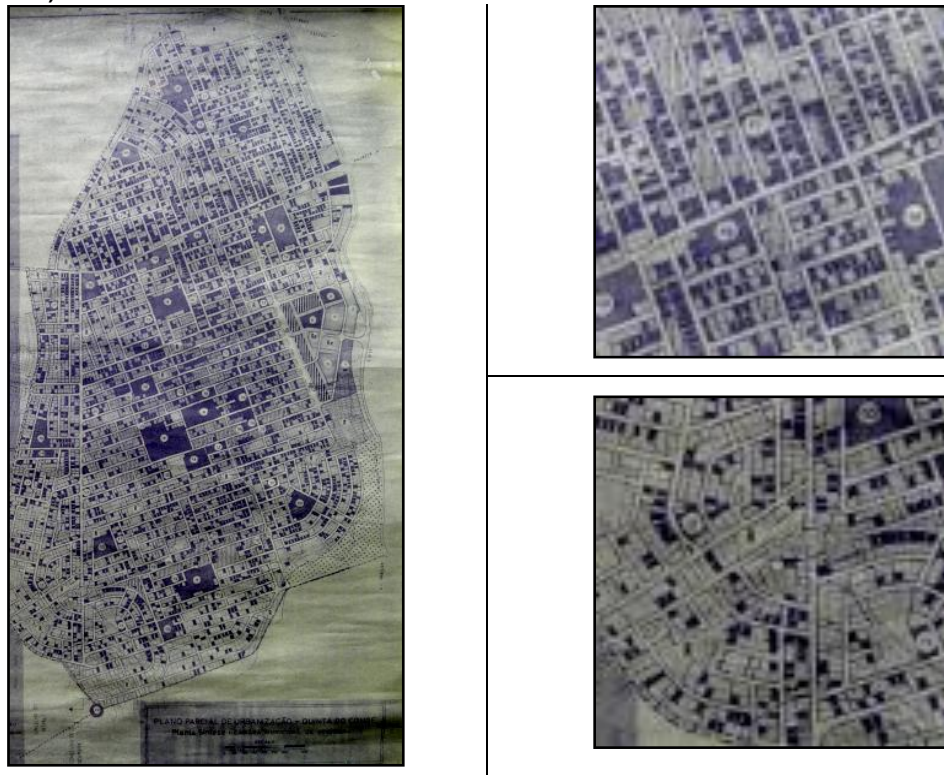
A sua aprovação foi um elemento marcante a nível concelhio e excepcional a nível nacional. Marcante, porque apesar do município de Sesimbra ter desde os anos 70 um historial de elaboração de instrumentos de planeamento (Estudo de Ordenamento do Concelho, Estudo de Ordenamento Biofísico do Concelho, Plano Geral da Vila de Sesimbra e Plano Geral de Santana), este foi o primeiro a adquirir valor legal⁵⁶. Excepcional, porque, para além das definições correntes à época para um plano de urbanização, é publicada em anexo ao PPU, em Diário da República, uma tabela de comparticipações para a urbanização da área do plano. Relativamente aos seus limites, o Plano Parcial de Urbanização da Quinta do Conde seguiu evidências físicas claras: a EN10 como limite a nascente conseguia incluir a esmagadora maioria do parcelamento e das construções ilegais aí ocorridas. No entanto, a existência de um conjunto de construções ilegais para lá deste limite levou o município, nos anos 90, a decidir incluir no PDM uma faixa ao longo da EN10 como espaço urbano-urbanizável.

Deste plano herdou-se uma reserva assinalável de espaços para uso colectivo. Na figura 9.25 podem ver-se as grandes áreas destinadas a equipamentos assinaladas a um tom mais escuro. A fase inicial de implementação do plano coincidiu com o período de ocupação mais desqualificada, com a procura quase nula de habitação colectiva, havendo mesmo um período

⁵⁶ Até à data, todos os planos de urbanização e de pormenor eficazes para o concelho de Sesimbra envolviam áreas de génese ilegal. Apesar de “só” existirem três áreas desta natureza, tal facto revela a importância dada ao seu tratamento.

subsequente à publicação do PPU em que os proprietários tentavam alienar os lotes a preços muito baixos.

FIGURA 9.25 – PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE (1986); ÁREAS COM DIFERENTES DENSIDADES DE OCUPAÇÃO À DATA DE ELABORAÇÃO DO PLANO (1ª METADE DA DÉCADA DE 80 DO SÉCULO XX)



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

A figura 9.25 ilustra as diferentes densidades de ocupação da Quinta do Conde à data da elaboração do plano. As pequenas parcelas marcadas num tom mais escuro correspondem a áreas ocupadas com construção consideradas no plano como legalizáveis. Do lado esquerdo, vemos um troço intermédio da Avenida Principal, uma das áreas mais ocupadas, e do lado direito vemos o troço sul da Avenida da Liberdade, uma das áreas menos ocupadas. Apesar das diferenças de ocupação, num e noutro caso é quase impossível encontrar vias completamente construídas ou totalmente desprovidas de construção.

Para além da diferente intensidade de ocupação, observam-se mais algumas diferenças entre o centro e a periferia do espaço urbano. A primeira área, para além de mais ocupada, oferece uma maior diversidade tipológica. Na área seleccionada observa-se um maior número de áreas para equipamentos, espaços destinados a habitação colectiva e a habitação unifamiliar isolada ou geminada e em banda.

Foi opção do plano classificar, provavelmente na incerteza da evolução do aglomerado, algumas áreas livres das zonas mais periféricas como espaços de reserva. Esta classificação implicava, de acordo com o regulamento PPU, que, sob estudos aprovados a nível municipal,

se decidisse a função a atribuir a cada uma destas áreas: habitação, equipamentos ou espaços verdes.

As regras para a legalização deste território foram inovadoras para a época. A publicação do plano permitiu aos proprietários, através de certidão requerida ao município, registar titularidade de propriedade de parcela com uso urbano. Este processo veio a tornar-se próximo do preconizado no quadro legal de reconversão das AUGIs, em que a obtenção da titularidade é feita através de verificação de conformidade com quadro-síntese de Plano de Pormenor eficaz ou com alvará de loteamento emitido.

Neste contexto, o plano, enquanto parte do processo, desempenha o papel de ordenar o espaço urbano e o de legalizar as parcelas, sendo que este não se afigurava à época como uma competência do plano de urbanização. A dimensão da área de intervenção justificava a elaboração de um plano de urbanização, mas o fim a que se destinou implicou que o desenho do mesmo fosse feito lote a lote (com dimensões próximas dos 300 m²).

O processo de formação urbana baseado nas parcelas tem um impacto especial ao nível do espaço público. Em 1986, quando o PPU é publicado, o número e extensão de vias pavimentadas eram escassos. A figura 9.26 assinala os troços do espaço público em função da sua relação com o tecido urbano.

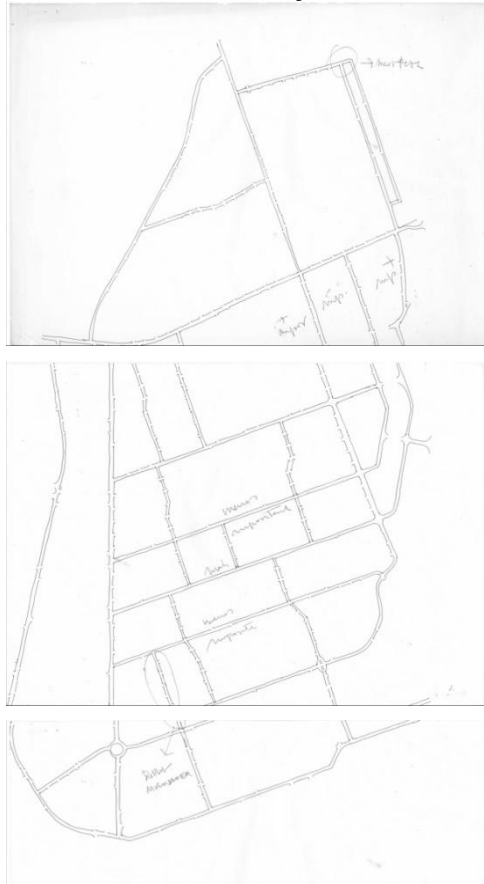
FIGURA 9.26 – CONTRASTE ENTRE AS ÁREAS URBANAS CUJO ESPAÇO PÚBLICO SE ENCONTRAVA DELIMITADO POR CONSTRUÇÃO (À ESQUERDA) E ÁREAS URBANAS CUJO ESPAÇO PÚBLICO NÃO SE ENCONTRAVA DELIMITADO POR CONSTRUÇÃO (À DIREITA) À DATA DA ELABORAÇÃO DO PPU (1986)



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, TRATAMENTO PRÓPRIO)

A distribuição das tipologias de edificação obedece, como em outras matérias neste plano, à matriz de lotes e à disponibilidade dos mesmos para construção. Assim, as áreas de habitação colectiva surgem de forma fragmentada no espaço urbano, o que dificulta a leitura da estrutura urbana a partir das tipologias de tecido urbano. Partindo da solução viária adoptada pelo PPU procurámos identificar os elementos da malha que os autores do plano teriam considerado como principais (Figura 9.27).

FIGURA 9.27 – INTERPRETAÇÃO DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL DO PPU



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, TRATAMENTO PRÓPRIO)

A solução do plano apoia-se em grande medida em vias existentes, com algumas excepções: a malha viária proposta para a urbanização da Cova dos Vidros e as vias que se presume para fecho de malha pré-existente. Inscrevem-se neste último grupo uma via de traçado paralelo à Avenida Principal e o reordenamento da malha urbana associada ao troço sul da Avenida da Liberdade.

A passagem do plano ao projecto provocou algumas alterações na estrutura, com a eliminação das vias de ligação entre a urbanização Cova dos Vidros e as áreas a poente da Quinta do Conde. O projecto privilegiou a relação com a cota da EN10, tendo levado à realização de uma terraplanagem. Os efeitos desta obra fizeram-se sentir na ligação com a Avenida 1º de Maio, originando ligações exclusivamente pedonais para vencer o talude.

O primeiro PU da Quinta do Conde apresentava algumas especificidades, tendo em conta o tipo de plano de que se trata: a pormenorização é superior ao exigido; mantém uma homogeneidade de tratamento das diferentes áreas; prevê espaços de reserva dispersos por toda a área; desvaloriza os espaços verdes e de reserva urbanística para uso colectivo, que nas zonas menos ocupadas (as zonas mais a sul do plano) foram considerados “desnecessários”, tendo o município por sucessivas deliberações camarárias determinado a possibilidade de construção; a organização das tipologias é contrária ao que se praticava à época (anos 80, em que predominava a classificação do espaço por zonas).

9.6 O PDM de Sesimbra: uma estratégia antes de tempo

O PDM de Sesimbra, iniciado em 1989 com a elaboração dos Estudos Sumários de Planeamento e publicado em Diário da República de 2 de Fevereiro de 1998, ocorre numa década de grandes transformações metropolitanas (que teve como elemento marcante a construção da segunda travessia do Tejo). O território concelhio repartia-se por duas áreas urbanas bem definidas (Sesimbra e Santana), áreas rurais-urbanas em crescimento e espaços de valor natural e paisagístico.

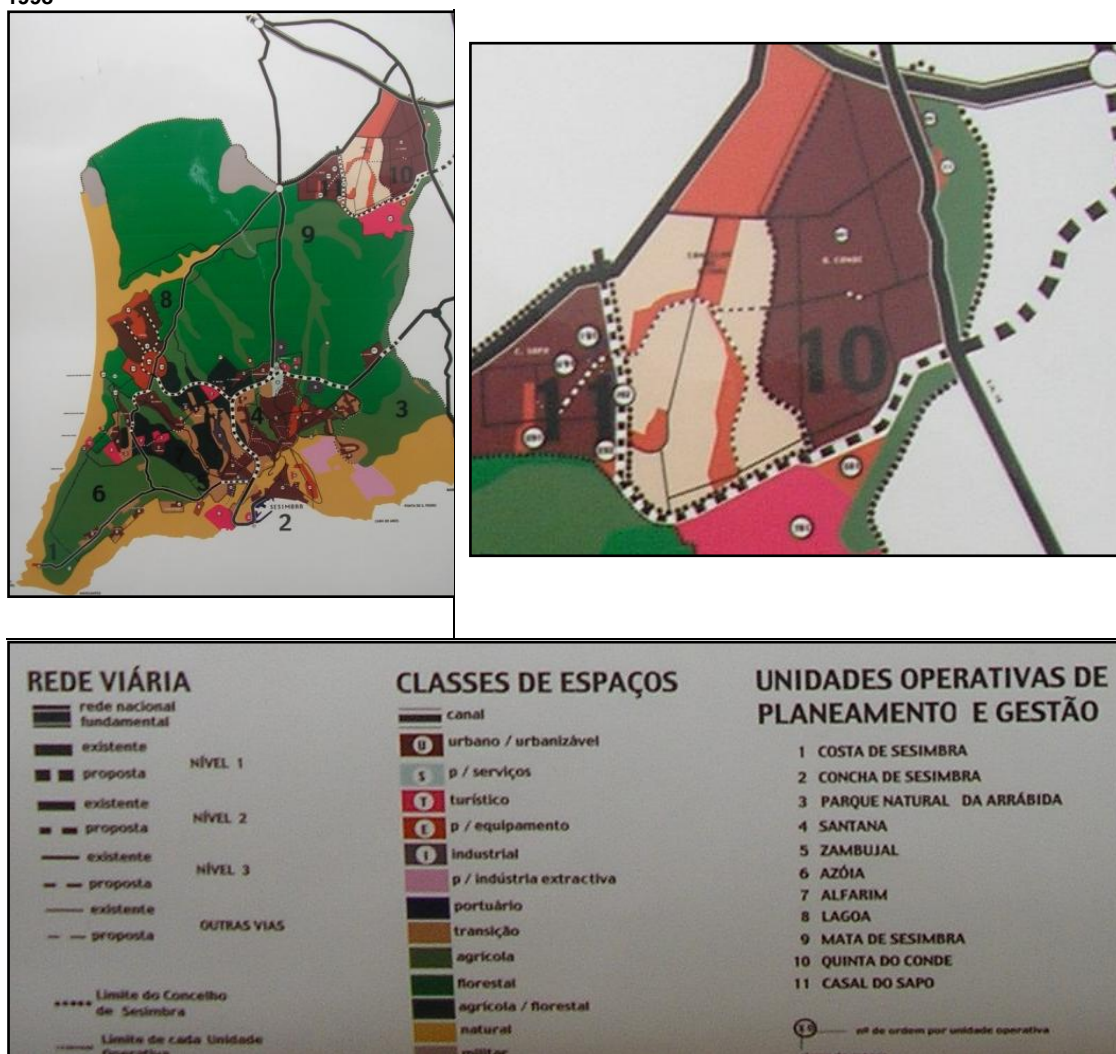
As áreas clandestinas, desde a Lagoa de Albufeira à Quinta do Conde, eram vistas como periféricas e desqualificadas. Os municípios vizinhos teriam visões semelhantes das suas congéneres: Almada relativamente a Aroeira, Seixal a Fernão Ferro, Barreiro a Coina, Palmela a Pinhal da Marquesa e Setúbal a Brejos de Azeitão. Os territórios de incerteza em que estas áreas vagueavam estão patentes nas sucessivas alterações de limites administrativos que ocorreram só no último século.

O plano é elaborado sob vigência do Decreto-Lei nº 69/90, cuja vigência (de 1990 a 1999) é normalmente associada à produção de instrumentos demasiado normativos e proibitivos e considerado menos estratégico do que o Decreto-Lei nº 380/99, que lhe sucedeu. O PDM de Sesimbra surge como uma excepção à regra, sendo acompanhado por uma Estratégia de Desenvolvimento que se consubstanciará adiante em Projectos Estratégicos. O plano é precursor na valoração diferenciada das propostas territoriais, elegendo as prioritárias.

A proposta do PDM de Sesimbra tentou encontrar soluções para lá dos limites administrativos, abrangendo os municípios de Seixal e Setúbal. Consubstanciava-se no desenho de uma estrutura urbana de ligação das áreas urbanas dos concelhos de Sesimbra e Seixal, articulando a rede viária com áreas mais densas.

Tinha ainda em conta a existência de um espaço verde estruturante ao longo de um vale situado a poente da Quinta do Conde. A versão do PDM levada a discussão pública previa a criação a nascente de um parque urbano intermunicipal abrangendo territórios do concelho de Sesimbra e Setúbal. Este espaço foi classificado como Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional. A proposta de PDM publicada em Fevereiro de 1998 mantém a classificação como RAN e REN e abandona a classificação de espaço para equipamento, entretanto substituída por espaço agrícola.

FIGURA 9.28 – PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE SESIMBRA, MODELO DE ORDENAMENTO PUBLICADO EM 1998



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

Estava previsto um acesso ao nó de Coina da A2 atravessando os territórios de Sesimbra, Setúbal e Palmela para desvio do tráfego da EN10. Esta proposta recupera a necessidade de criar uma via que desviasse o tráfego de passagem do interior dos aglomerados, nomeadamente o tráfego que de Fernão Ferro se pretendesse dirigir para nascente.

Consciente do papel que o PPU desempenhava na Quinta do Conde, a proposta de PDM aposta na adopção de regras urbanísticas suficientemente abrangentes para permitir a continuação da vigência do primeiro PU, bem como as intenções em curso à época para a sua revisão. As novidades trazidas pelo PDM têm mais a ver com o enfatizar de aspectos julgados estratégicos: a articulação com áreas dos municípios vizinhos; a definição de uma estrutura urbana principal; a identificação de grandes espaços para equipamentos.

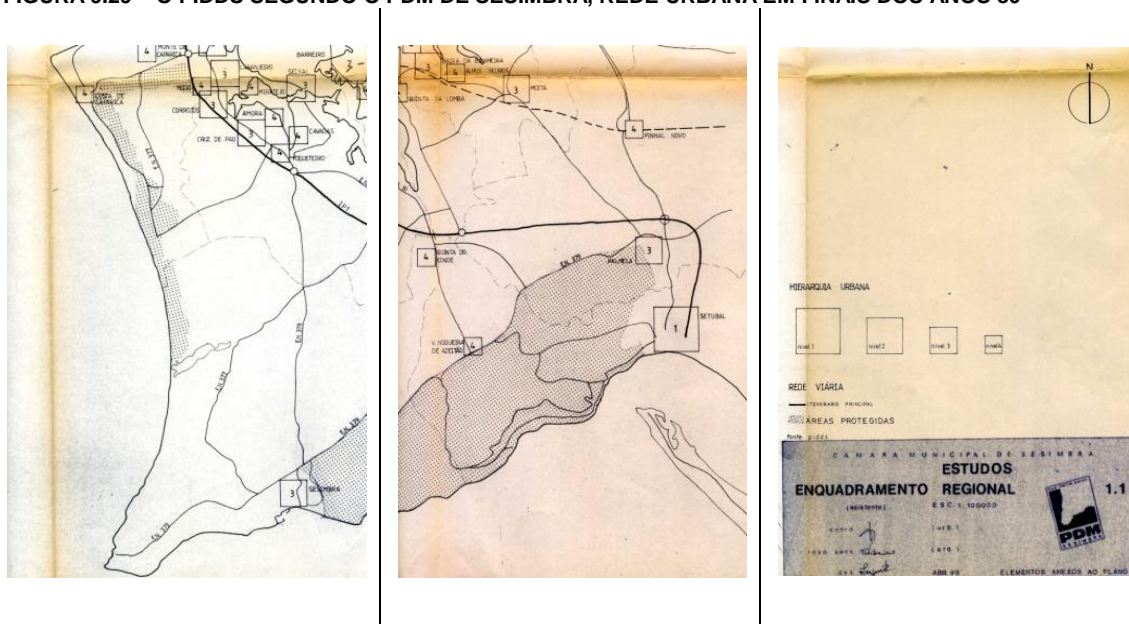
O relativo alheamento dos agentes relacionados com a Quinta do Conde do processo de elaboração do PDM ter-se-á devido em grande parte ao facto o PPU já ter 3 anos de vigência à

data de início dos trabalhos (em 1989) e de ter entrado formalmente em revisão (em 1993) antes de o PDM ter sido publicado (em 1998). O relatório de resultados do inquérito público refere que, das 164 observações recebidas pela câmara, só uma dizia respeito à Quinta do Conde. As zonas de Santana, Alfirim e Cabo Espichel foram as que registaram mais: 42, 37 e 31 observações, respectivamente.

9.7 Abordagens supramunicipais: OIDPS, PIDDS, PROTAML, PIOTAC

A oportunidade de análise de intervenções supramunicipais resulta da relevância que a escala tem na abordagem das discontinuidades. Os fenómenos relacionados com a ocupação do território assumem por vezes dimensões que implicam uma abordagem para além da mancha de ocupação ou do fenómeno em sentido estrito. Espera-se que as opções de planeamento supramunicipal privilegiem as leituras do território tendo em conta as vantagens comparativas e as potencialidades associadas, como por exemplo tirar partido do efeito de túnel. Nessa medida, a abordagem dos instrumentos de gestão supramunicipal baseia-se na compreensão da diferenciação, hierarquia e articulação que esses instrumentos encerram.

FIGURA 9.29 – O PIDDS SEGUNDO O PDM DE SESIMBRA, REDE URBANA EM FINAIS DOS ANOS 80



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

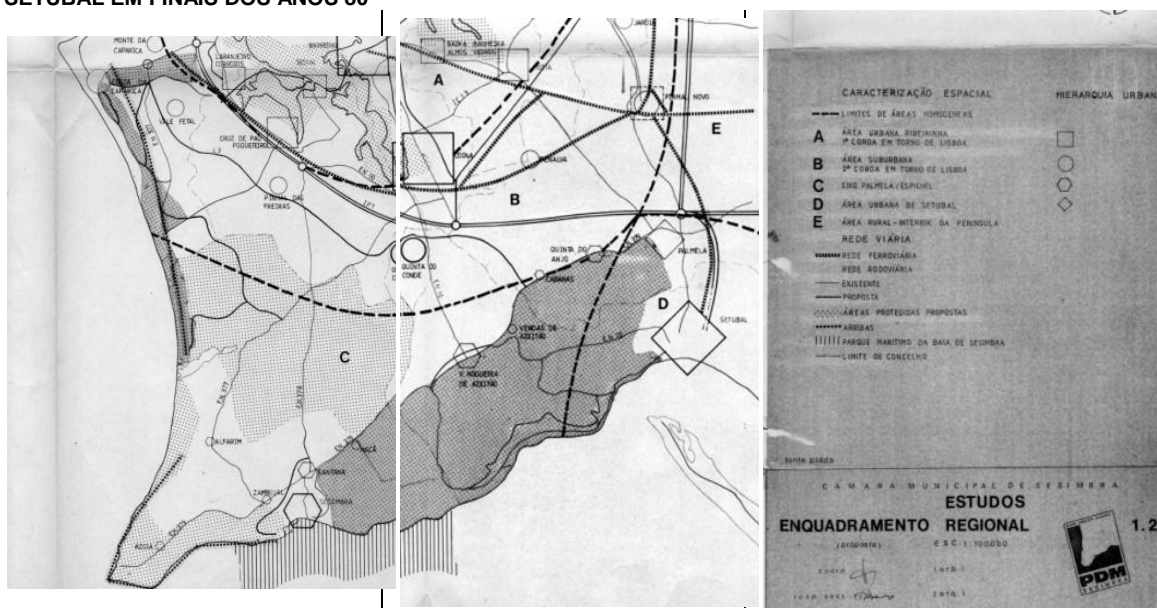
Pela sua posição central na Península de Setúbal, o território da Quinta do Conde tem sido directamente influenciado pelas grandes decisões tomadas ao nível das infra-estruturas. Os anos 80 do século XX foram marcados por dois documentos ao nível do planeamento territorial: a Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal (OIDPS) e o Plano Integrado de Desenvolvimento do Distrito de Setúbal (PIDDS). Estes instrumentos surgem associados à atribuição de fundos comunitários resultantes da então recente adesão à

Comunidade Europeia (1986) e com o objectivo de promover o desenvolvimento na sequência das alterações económicas ocorridas no período entre a revolução de 1974 e a adesão à Comunidade Europeia.

O PIDDS assinala, em finais da década de 80, uma rede urbana com os principais elementos concentrados ainda a norte da A2, com excepção do Monte da Caparica e da Quinta do Conde. O nosso caso de estudo era o único aglomerado de origem clandestina que já na altura detinha um lugar na hierarquia urbana sub-regional. A proposta de rede urbana deste plano prevê a criação de uma área suburbana (2ª coroa em torno de Lisboa) que agregaria ainda o Vale Fetal em Almada e o Pinhal da Freiras no Seixal.

É no PIDDS que se formaliza pela primeira vez a necessidade uma via paralela à A2, que funcionasse como variante à EN10, sem portagem e com mais nós de acesso. Surge a Via L3, que em estudos iniciais atravessa a Quinta do Conde pela Avenida Principal, ligando a EN378 à EN10. As rotundas que ainda hoje existem nessa avenida resultaram não da necessidade de ordenar o tráfego interno mas para desmotivar que essa intenção de construção da via inter-municipal passasse por esta artéria urbana.

FIGURA 9.30 – O PIDDS SEGUNDO O PDM DE SESIMBRA, REDE URBANA PROPOSTA PARA A PENÍNSULA DE SETÚBAL EM FINAIS DOS ANOS 80



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

No início dos anos 90 esta área mantém-se com um estatuto de espaço pouco qualificado derivado da ocupação clandestina iniciada nos anos 70. O saneamento das áreas urbanas envolventes origina a construção de ETAR (financiada pela União Europeia) entre a EN10 e a ribeira de Coina.

FIGURA 9.31 – ALTERAÇÃO DE PERÍMETRO DE OCUPAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DA ETAR



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

É também nesta década que se dá o ponto de viragem determinante na relação da Margem Sul com a cidade de Lisboa e a sua integração metropolitana. Sobre este território referia o relatório do PROTAML:

É sem dúvida, a realidade urbanística mais complexa da área metropolitana, o conjunto do território ocupado por edificações desordenadas e com carácter fragmentado.

Trata-se de um padrão de ocupação do solo onde se incluem todas as formas de ocupação e usos, funções e tipologias de edificações, o que evidencia o seu carácter complexo e dificulta por vezes a sua delimitação.

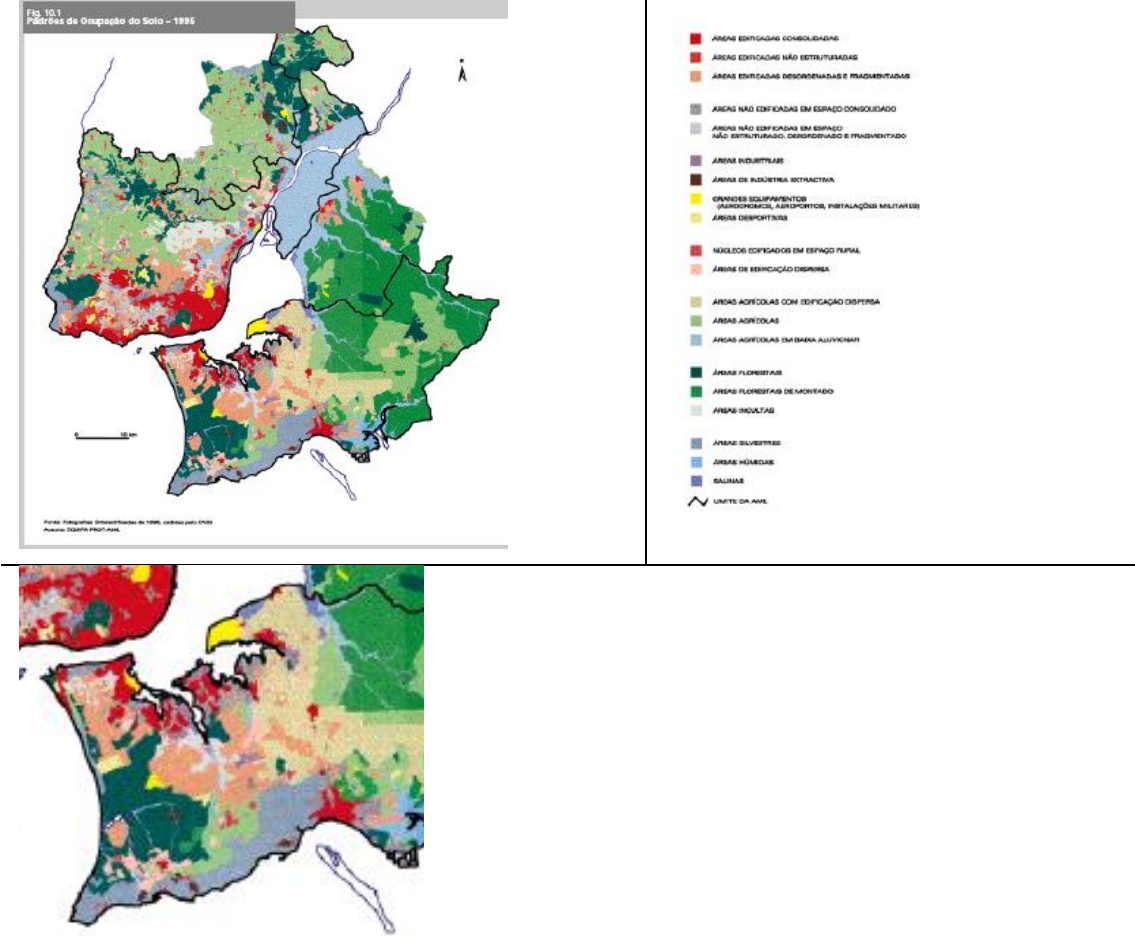
Englobam-se neste padrão os usos habitacionais, industriais, agrícolas, florestais, equipamentos, 2.ª e 1.ª residência, em forma de edifício em banda ou moradia isolada, tanto com infraestruturas como sem elas, com base numa rede viária na maior parte dos casos não hierarquizada, não concluída, nem sempre pavimentada com pavimento betuminoso ou outro consistente, de carácter legal ou ilegal, associada a instalações industriais e de armazenagem que convivem no território de forma que podemos considerar insustentável, incompleta e não urbana.

(FONTE: CCDRLVT)

São realizados os estudos para a elaboração de proposta de PROT para a AML e, nesta visão de conjunto, as redes ecológicas metropolitanas, que já tinham começado a ser uma preocupação para a margem norte, ganham ênfase também nesta área. A ribeira de Coina transforma-se no corredor mais importante da Península de Setúbal pela sua dimensão e

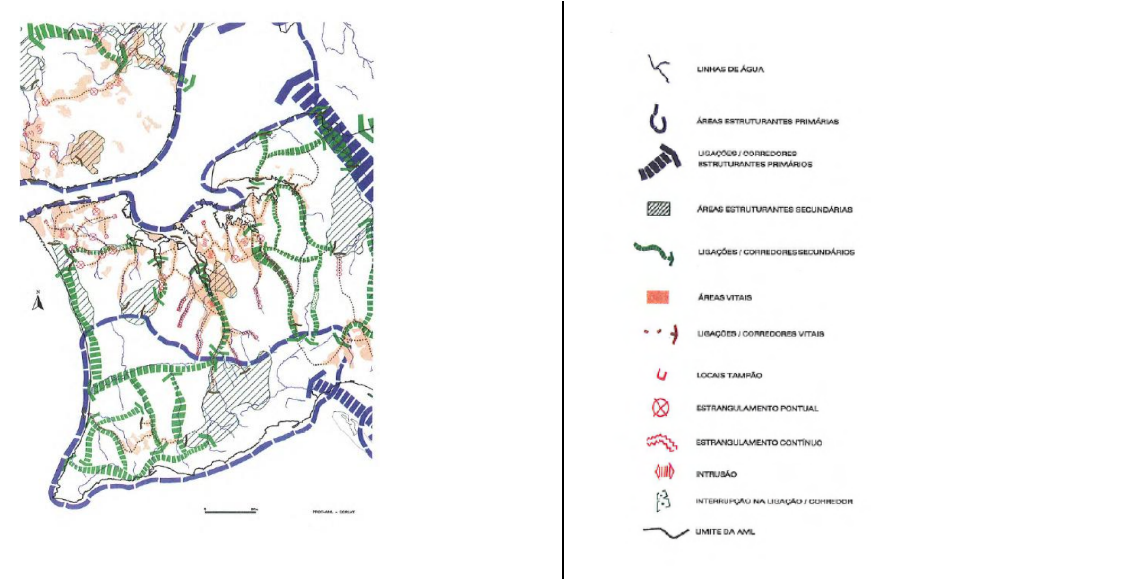
alcançe (a sua bacia hídrica define um eixo Sul-Norte que se estende da Serra da Arrábida, a montante, à cidade do Barreiro, a jusante).

FIGURA 9.32 – PADRÕES DE OCUPAÇÃO DO SOLO EM 1995 SEGUNDO O PROTAML



(FONTE: CCRLVT)

FIGURA 9.33 – ESTRUTURA ECOLÓGICA METROPOLITANA SEGUNDO O PROTAML



(FONTE: CCDRLVT)

A Rede Ecológica Metropolitana identifica os valores a salvaguardar, incluindo os resultantes da ocupação urbana. O PROTAML identifica dois tipos de espaços: os corredores de diferentes níveis e as áreas vitais. Estas últimas são assim classificadas pela sua relevância para o desafogo de áreas urbanas congestionadas ou com carência de espaços para equipamentos ou espaços públicos. Assim, verifica-se que, apesar da matriz de ocupação da área (com base na moradia unifamiliar) nos reportar para espaços pouco ocupados, a realidade é outra e gera questões de congestionamento mais associadas a outras formas urbanas.

O conceito de áreas e corredores vitais decorre da constatação do facto de nas áreas urbanas consolidadas, não estruturadas, fragmentadas e desordenadas do território metropolitano, o espaço livre, não edificado, ser já de dimensão e configuração que o remete para espaço residual, ainda que nalguns casos com dimensão aparente significativa.

O reconhecimento de que sobre estas áreas consideradas ainda não edificadas, incorrem pretensões, direitos já constituídos de urbanizar, equipar e infraestruturar, e ainda diversas possibilidades que decorrem de propostas dos PDM aprovados, (que deverão ser objecto de avaliação e quantificação) levam igualmente a reforçar a necessidade destas áreas serem encaradas como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.

De igual modo, ainda podem e devem representar o espaço de concretização de espaços públicos, zonas de lazer e recreio, em espaço não edificado, fundamentais para o funcionamento e qualidade do sistema urbano no seu conjunto.

A análise sobre o espaço não edificado nas áreas urbanas incidiu ainda sobre os estrangulamentos, intrusões e interrupções que, ocorrendo no território metropolitano, põem em causa o funcionamento do sistema ecológico.

Reconhece-se que a maioria das linhas de água da margem norte possuem a sua parte final "tamponada" por edificações ou outro tipo de construções, o que origina, em associação com outros factores, a ocorrência de situações de cheia e risco de inundações.

De igual modo, as linhas de água da margem sul encontram-se estranguladas no seu troço final ou com estrangulamentos contínuos ao longo do seu percurso, ainda que o carácter de risco de cheia não seja tão evidente face à natureza permeável dos terrenos envolventes.

As intrusões ocorrem, principalmente, nas baixas aluvionares de Loures e no Arco Ribeirinho Sul até à Planície Interior, onde os sistemas hidrológicos são afectados pelas edificações nas zonas de baixa aluvionar ou mesmo sobre o leito tradicional das valas ou ribeiras.

Algumas ligações estruturantes ou vitais estão interrompidas, o que pode provocar situações de risco por alagamento a montante.

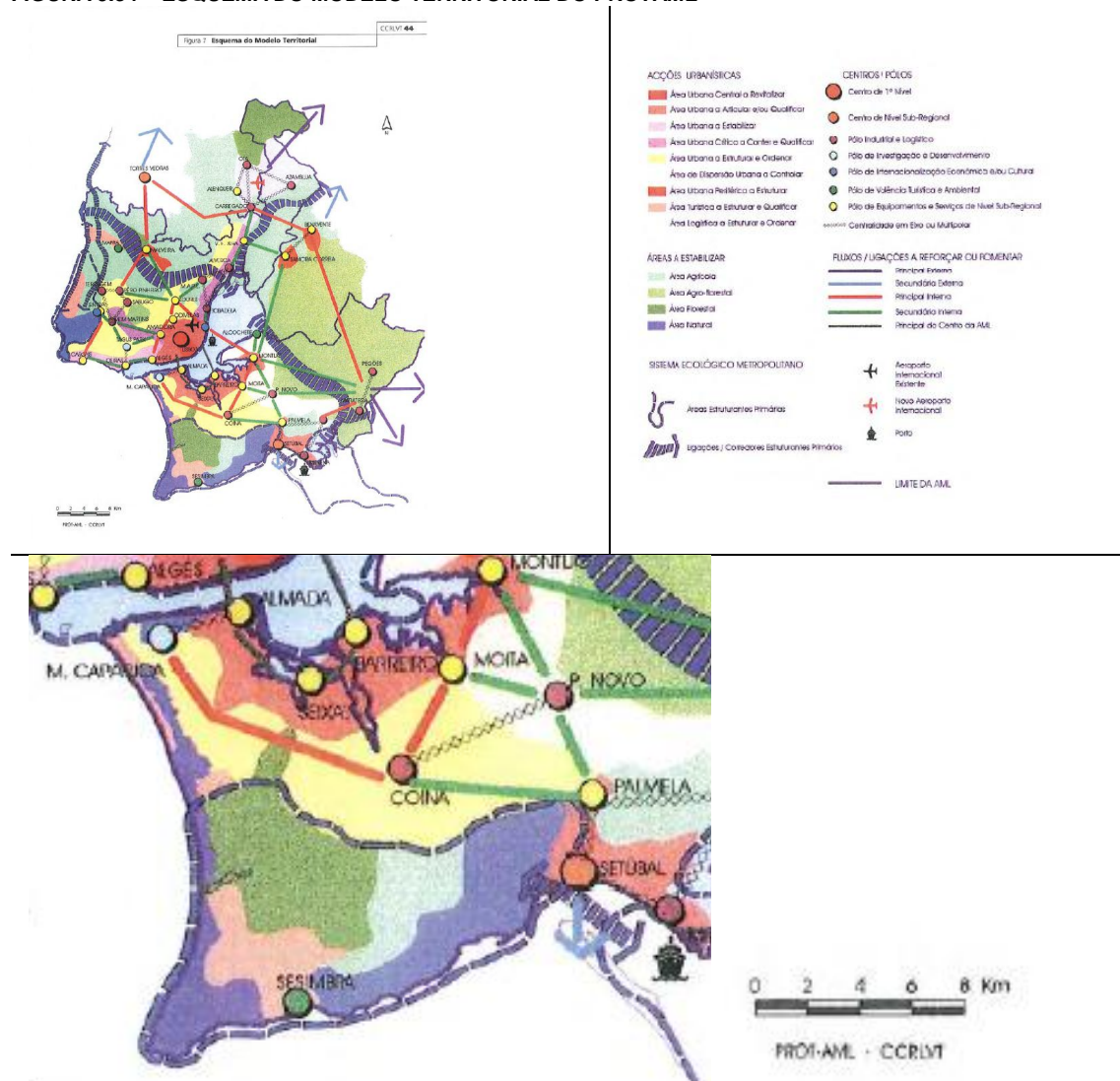
A classificação como área vital deverá conduzir a uma revisão das propostas de ocupação que incidirem sobre estas áreas nos Planos Municipais de Ordenamento do Território, de acordo com os valores e objectivos expressos no PROT-AML.

(FONTE: CCDRLVT)

O PROTAML publicado em 2002, após o fecho do ciclo da primeira geração de PDM, conclui pela existência de uma vasta área urbana a estruturar e ordenar, onde se insere a Quinta do Conde. Interpreta-se esta necessidade mais como intermunicipal do que local. Esta classificação surge apesar de à data do PROTAML a maior parte destas áreas clandestinas,

geradas em torno da zona poente do arco ribeirinho, possuírem instrumentos de ordenamento eficazes.

FIGURA 9.34 – ESQUEMA DO MODELO TERRITORIAL DO PROTAML



(FONTE: CCDRLVT)

No modelo de ordenamento do PROTAML a posição cimeira desta área é ocupada por Coima. Por recomendação do plano regional, a Associação de Municípios do Distrito de Setúbal promoveu a elaboração do Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território para a Área de Coima. O PIOTAC resultou da identificação ao nível da 1ª versão do PROTAML da necessidade de estudar em conjunto um território composto por vários municípios e com génese comum. Abrangendo os concelhos de Sesimbra, Seixal, Barreiro, Moita, Palmela e Setúbal, o PIOTAC surgiu como instrumento de ordenamento que visava estabilizar a rede urbana do interior da Península de Setúbal, fazendo emergir Coima como o seu centro e elemento estruturante. A questão crucial do plano revelou no entanto ser outra: como lidar com as áreas de ocupação dispersa em grande parte integradas no município de Palmela.

Com a não concretização do plano, provou-se que aquilo que era o denominador comum da maior parte da área – a génese ilegal das áreas urbanas – já não era suficiente para garantir a sua coesão territorial. Alguns territórios haviam alcançado estádios mais avançados de consolidação urbana; outros tinham seguido um programa funcional distinto, com a instalação de indústrias e de agro-pecuárias; e outros ainda tinham permanecido num estágio muito inicial do processo de transformação, com sinais tão ténues quanto a simples abertura de caminhos, seguindo uma regra que serviria de base a uma futura ocupação urbana.

Os processos iniciais de transformação deste território estão ligados ao boom de construção da margem sul, iniciado com a entrada em funcionamento da Ponte 25 de Abril, encontrando-se actualmente muito marcado por extensos fenómenos de fraccionamento especulativo da propriedade e de construção desordenada e fragmentada – com insipientes ou nulas infraestruturas – em grande parte de origem ilegal, associada a primeira e segunda residência e a indústria e armazenagem, que coexistem com grande promiscuidade espacial.

O processo de ocupação do solo, desenquadrado de qualquer iniciativa de planeamento, motivou a apropriação indiscriminada, para fins de construção não licenciada, de áreas que nitidamente não deveriam ser edificadas e conduziu à desqualificação ambiental e paisagística.

A ocupação extensiva sem infraestruturização e a ausência de limites estáveis à urbanização trazem problemas à preservação do aquífero da Península de Setúbal – reserva de água estratégica – derivados da contaminação e exploração desregrada, bem como à estabilidade das áreas naturais que lhe são adjacentes.

As boas condições de acessibilidade que levaram à sua transformação têm vindo a reforçar-se e tenderão a reforçar-se ainda mais com a construção do IC32, detendo esta área uma posição cada vez mais determinante no desenvolvimento da Península de Setúbal. Nestas condições, e num contexto de realocização industrial, a área de Coina tem vindo a constituir-se como fortemente atractiva para a implantação de importantes áreas industriais de armazenagem e de logística, mantendo-se, no entanto, a falta de uma lógica de ordenamento e de estruturação espacial.

(FONTE: CCDRLVT)

FIGURA 9.35 – ESPAÇOS URBANOS TRAÇADOS NO CONCELHO DE PALMELA



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE PALMELA)

O Plano Estratégico para a Península de Setúbal (PEDEPES) reconhece pela primeira vez a centralidade gerada pela Quinta do Conde, com Coina a constituir um importante pólo do interior da Península de Setúbal.

As centralidades são encaradas nestes instrumentos como pontos associados aos grandes eixos de acessibilidade. Raramente se aborda a possibilidade de aproveitar o seu potencial estruturante para contribuir para estruturar as áreas envolventes. No caso da Quinta do Conde, as portas para os eixos de maior acessibilidade mais próximos correspondem ao nó de Coina (de acesso à A2, ao IC31 e ao IC13), ao nó do Fogueteiro e à estação ferroviária de Coina.

Apesar das áreas de génese ilegal, dos crescimentos legais, das expansões apoiadas no sistema híbrido automóvel/comboio, em nenhuma destas se discute a questão da estrutura a partir da infra-estrutura. O vazio que as acessibilidades geram em centros impede a sua articulação com as áreas a estruturar, mas impede também a articulação destas áreas entre si. As acções tomadas assentam mais em projecto do que em plano, são centradas na infra-estrutura em vez de encararem a infra-estrutura como base da estrutura.

A leitura do território tem dificuldade em ir abaixo do nível da classificação de área de génese ilegal. Este facto impede a leitura do território nos seus diferentes gradientes, que, como se demonstrou aqui, permitiram a estes espaços derivar em direcções diversas.

9.8 Limites: a ocupação urbana em faixa paralela à ribeira de Coina

Desde a elaboração dos primeiros instrumentos de ordenamento, a várzea da ribeira de Coina vê reconhecido um potencial de uso associado à agricultura. À medida que a ocupação à sua volta se foi intensificando (na Quinta do Conde, desde os anos 70, e na década de 90 em Brejos de Azeitão), a ribeira de Coina começou a ganhar uma importância estratégica como salvaguarda da ligação entre o estuário do Tejo e a Serra da Arrábida. Com a elaboração do PROTAML alcança o estatuto de elemento primário da Rede Ecológica Metropolitana. No mesmo período, ao nível do PDM de Sesimbra, sofreu uma oscilação entre a classificação como espaço para equipamento e como espaço agrícola.

Numa iniciativa de cooperação entre a Associação de Municípios do Distrito de Setúbal e a comuna de Seine-Saint Denis de Paris, um grupo de técnicos franceses elaborou um estudo para a valorização da ribeira de Coina. Este estudo teve como objectivo redesenhar o leito de cheia da ribeira de forma a equilibrar o regime hídrico e adequá-lo às diferentes confrontações com outros espaços. Esta iniciativa pode ser lida como tentativa de valorização de um vazio territorial, transformando-o num elemento estruturante.

A diversidade de situações com que a área de intervenção se confronta marca a solução alcançada com este estudo. Na zona de fronteira com a Quinta do Conde o leito de cheia da ribeira e suas margens assumem-se como um espaço de recreio e lazer. Mas a assimetria das duas margens recomendaria uma abordagem distinta para um e outro lado.

FIGURA 9.36 – EN10 JUNTO À QUINTA DO CONDE



(FONTE: PRÓPRIO, 2005)

Já na primeira década deste século é submetida à apreciação do município uma proposta de loteamento para parte desta área, no âmbito da qual se prevê a cedência do espaço remanescente entre a referida faixa e a ribeira.

Encontrando-se em curso a revisão do Plano de Urbanização da Quinta do Conde, o município procura articular iniciativas dos privados com o plano, com projectos em curso (desnivelamento da EN10), com a estrutura ecológica, retomando a ideia de futuro parque urbano, abandonada na fase final de elaboração do PDM.

O estudo inicial envolvia a maior parte da faixa, prevendo duas faixas de ocupação, uma virada para a estrada nacional e outra para a ribeira de Coina, destinada a comércio e serviços, com ocupação no nível superior por habitação. Um dos lotes era ocupado por uma área de abastecimento de combustíveis. O acesso era feito por uma via paralela à estrada nacional.

Enquanto decorre o licenciamento do processo de loteamento, aumenta, mercê das novas acessibilidades rodoviárias, a atracção por esta nova centralidade. As pretensões de unidades comerciais para se instalarem sucedem-se e o espaço acaba por ser adquirido para a instalação de uma superfície comercial de dimensão média.

A solução de organização do espaço é abandonada quando uma empresa de comércio a retalho adquire parte das parcelas. A proposta de ocupação reduz a área envolvida e mantém uma área de cedência no espaço confinante com a ribeira. O desenho associado ao programa da unidade de comércio a retalho deixa pouca permeabilidade no acesso ao espaço cedido.

Pode-se observar a alteração de influência nas intervenções do território entre plano e projecto. O projecto, mais próximo da concretização, não corresponde necessariamente a uma pormenorização do plano. Pelo contrário, pode subverter as intenções deste. Os agentes assumem um papel preponderante: a alteração do seu perfil, motivado pelo reforço do policentrismo leva neste caso a uma fragilização da continuidade do espaço público.

No sentido em que entendemos a estrutura territorial ecológica como um valor ambiental com valor social e económico, corre-se o risco de assistir ao seu esvaziar de sentido. Sem a devida articulação entre processos, pode-se correr o risco de estar a construir uma rede dissociada da envolvente, aumentando a descontinuidade espacial. À escala regional continua a ser respeitado o corredor ecológico do PROTAML. Ao nível local foram respeitadas as áreas de ocupação previstas. Ao nível do desenho os resultados são bastante diferentes dos previstos nos estudos iniciais.

O paradigma, assente num processo linear de programa, plano e projecto, colide com as estratégias dos agentes. O tempo dispendido com as diferentes acções prévias desenvolvidas não tem correspondência directa com os resultados alcançados. Investiu-se em estudos e procura de alternativas, durante longos anos, para que no final se conseguisse “apenas” algo que se encontrava praticamente garantido desde o início através da delimitação da RAN e da REN, a salvaguarda do corredor ecológico.

Retirar daqui conclusões sobre a incapacidade dos planos para fazerem face às dinâmicas, seria uma conclusão fácil e uma afirmação recorrente. Pretende-se acima de tudo assinalar que as soluções estudadas e apresentadas durante o diálogo com os requerentes se trataram de acções de resposta às suas iniciativas. A falta de uma validação que transformasse estas soluções em regras para o futuro fez com que bastasse o promotor da iniciativa mudar de opinião para que se invalidasse a opinião do município.

9.9 Estrutura: a revisão do PU da Quinta do Conde

Nos primeiros anos da década de 90 inicia-se formalmente a revisão do PPU da Quinta do Conde, em resposta aos principais problemas registados durante os primeiros anos de gestão do Plano (1986-1993). A pressão por parte dos proprietários de lotes sem capacidade construtiva fez o município testar uma mudança de paradigma de ordenamento. Ao invés da solução publicada em 1986, que previa a criação de pequenos espaços verdes nas áreas residenciais, pretendia-se suprimir estas áreas, permitindo a construção, e em sua substituição criar espaços verdes de maior dimensão no exterior do perímetro do plano. Tal facto evitaria centenas de permutas de lotes mas alteraria o modelo de ordenamento de forma radical.

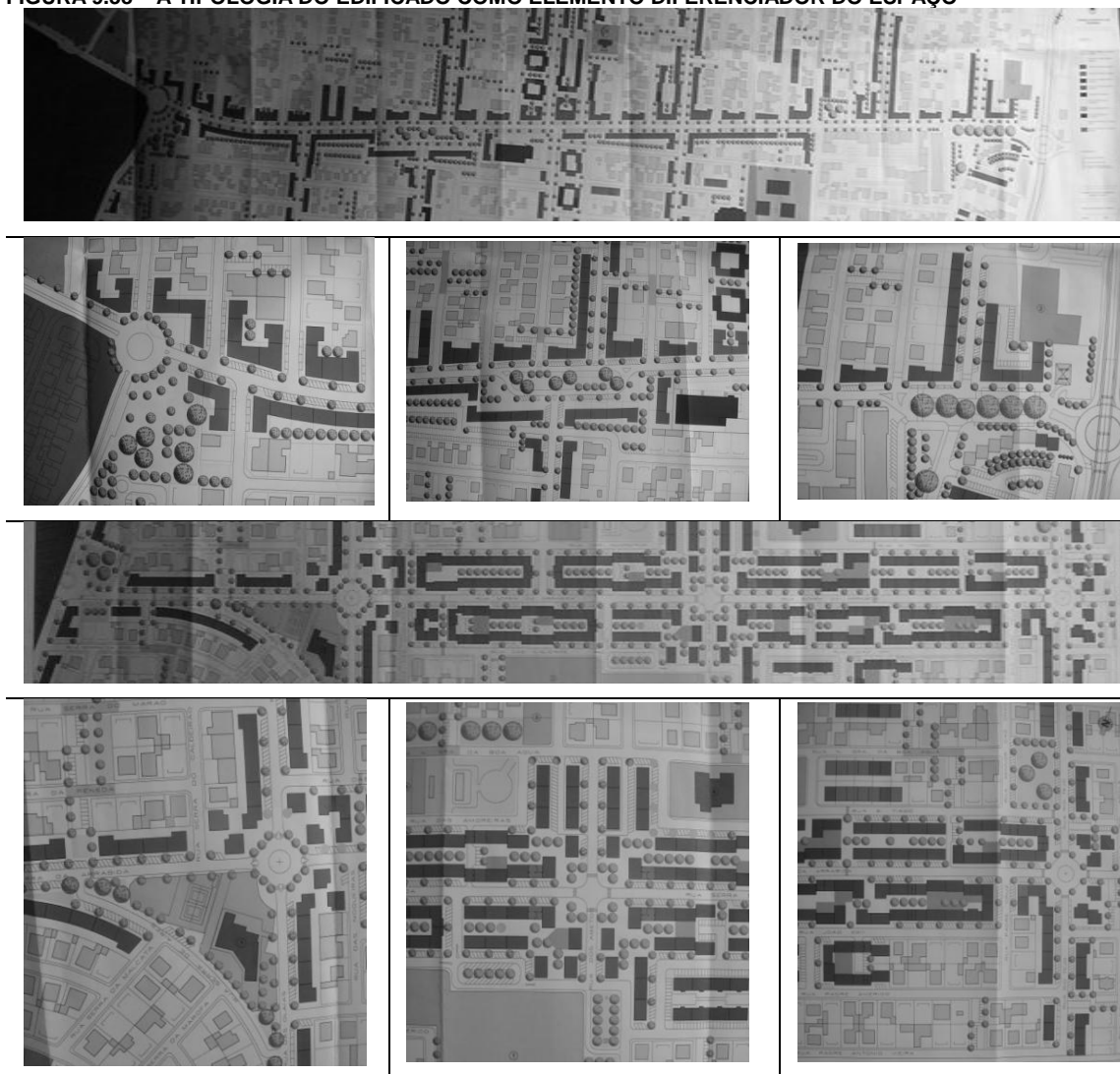
Plano

Sem que esta revisão tenha sido concluída, em 1998 é reiniciado o processo, sob a gestão de novo executivo local e com nova equipa técnica. A base territorial de partida começa a evidenciar a heterogeneidade de tipologias prevista no PU de 1986. Dos Termos de Referência do Plano fazia parte a integração de um conjunto de orientações programáticas do Plano Director Municipal de Sesimbra e o reforço da estrutura urbana.

Desenho

As dinâmicas de oferta de bens e de serviços fizeram da Avenida Principal da Quinta do Conde uma Baixa comercial que também serve os aglomerados vizinhos. Este crescimento desenvolveu-se numa lógica mais “urbana”⁵⁷ do que a que ocorre ao longo de outras vias (nomeadamente estradas nacionais⁵⁸) deste território. Estas dinâmicas geraram a necessidade de ampliação do espaço público.

FIGURA 9.38 – A TIPOLOGIA DO EDIFICADO COMO ELEMENTO DIFERENCIADOR DO ESPAÇO



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

Esta necessidade é abordada sob a perspectiva da continuidade do espaço público e da escala do aglomerado. Sendo certo que os espaços resultantes do loteamento clandestino eram manifestamente insuficientes, e estando o seu alargamento condicionado pela ocupação

⁵⁷ Entenda-se a criação de espaço de circulação e permanência pedonal e automóvel.

⁵⁸ À semelhança do que se passa ao longo da EN378, que liga a Auto-estrada do Sul (através do nó do Fogueteiro) a Sesimbra. É notória a concentração de comércio ao longo desta via, a par de unidades industriais, um hotel e serviços ligados ao ramo imobiliário. As restrições impostas pelo facto de se tratar de uma estrada nacional impedem a criação de acessos e de circulação adequados. No entanto, a presença destas actividades e a intensidade de uso a que estão sujeitas têm já hoje consequências incontornáveis.

existente, a proposta de intervenção seguiu as directrizes do PDM de Sesimbra. A acção do loteador clandestino em diversas frentes diluiu fronteiras entre municípios, facilitando a articulação de eixos de áreas urbanas coalescentes que se estendem através do concelho de Seixal e novamente Sesimbra. Internamente, a primeira proposta de revisão do PU previu o desenvolvimento de uma quadrícula (com dimensões variáveis entre os 200 m e os 500 m de lado) que prefigurasse a definição de bairros (cerca de 10, equivalentes a outros tantos conjuntos de equipamentos)⁵⁹. A definição desta estrutura urbana visava criar uma escala apreensível e facilmente identificável, que se sobrepusesse ao elevado número de quarteirões pré-existente. O desenho desta nova estrutura urbana passava por três factores: alargamento do espaço público, com supressão dos logradouros frontais; alteração tipológica tendo em conta as tipologias de edifícios previstas no primeiro plano; concentração das funções não residenciais ao longo destes eixos. A passagem à prática destes pressupostos foi feita através de soluções expeditas de desenho sem recurso a plano de pormenor.

Agentes

Dado que, como vimos, o plano-documento tem vindo a perder peso em detrimento do plano-processo, passaremos a abordar aquilo que designamos por “dificuldades do processo”. Estas dificuldades são vistas como obstáculos à implementação do plano e àquilo que poderão ser os novos desígnios deste território. As dificuldades do processo são aqui abordadas na lógica da continuidade do espaço público, da estrutura funcional e da estrutura territorial ecológica.

Ao contrário da discussão pública do PDM, que gerou uma reacção quase nula em termos de questões relacionadas com a Quinta do Conde, o processo de participação da revisão do PU registou uma participação assinalável. Os dados do inquérito público da revisão do PU da Quinta do Conde comprovam essa reacção por parte de proprietários mais antigos relativamente ao aumento da densidade de eixos urbanos principais, mas também relativamente a proprietários mais recentes que escolheram as zonas menos ocupadas para fixar a sua residência unifamiliar. Parece óbvio a quem planeia que esse já não é o único uso “certo” para o local; o salto qualitativo que a área sofreu com a construção de novos acessos intrametropolitanos confere-lhe novas vocações, que colidem com expectativas de décadas dos proprietários dos lotes.

Em resultado do processo de participação pública, foram efectuadas alterações, tais como a ampliação da quadrícula sensivelmente para o dobro do inicialmente previsto (entre 400 m e 1000 m de lado, passando a ser já só uma “pré-quadrícula”). A prevalência da tipologia unifamiliar condiciona a criação de uma estrutura mais presente na malha urbana, na medida em que reduz a possibilidade de eliminação de logradouros frontais com vista ao aumento do espaço público. A versão final do plano procura criar uma situação de compromisso com a criação de uma tipologia intermédia da moradia e da habitação colectiva. Mais do que a discussão tipológica, releva-se o impacto das decisões tomadas ao nível da forma urbana.

⁵⁹ Dado a população horizonte do plano rondar os 50.000 habitantes, esta divisão em dez originaria unidades de 5000 habitantes cada.

Existiram várias alterações no território não previstas inicialmente no PPU: as deliberações camarárias que foram autorizando a ocupação com construção de parcelas a que inicialmente tinha sido vedada essa vocação, por vezes com base em estudos urbanísticos elaborados pelos serviços técnicos; o pagamento voluntário por parte dos proprietários de lotes sem capacidade construtiva de encargos somente devidos a proprietários de parcelas destinadas à construção como forma de invocar mais tarde um “direito adquirido”, com o argumento de que se o município tinha aceite o pagamento de encargos estava implicitamente a presumir que mais tarde ou mais cedo a respectiva parcela tivesse direitos construtivos.

Novos desafios se avizinham, como o de aplicação de regras mais restritivas em termos de estacionamento, na sequência do estabelecido pelo PROTAML, e da revisão do PU já em vigor. Todas as ocupações em áreas consideradas problemáticas do ponto de vista urbanístico ficam obrigadas a cumprir as regras de criação de estacionamento para suprimento das necessidades geradas pela nova ocupação. Isso torna necessário agilizar soluções técnico-jurídicas até agora não utilizadas (por exemplo a autorização de estacionamento em subsolo sob espaço público).

FIGURA 9.39 – EVOLUÇÃO DA FRONTEIRA ENTRE ESPAÇOS URBANOS E NÃO URBANOS A SUL DA QUINTA DO CONDE

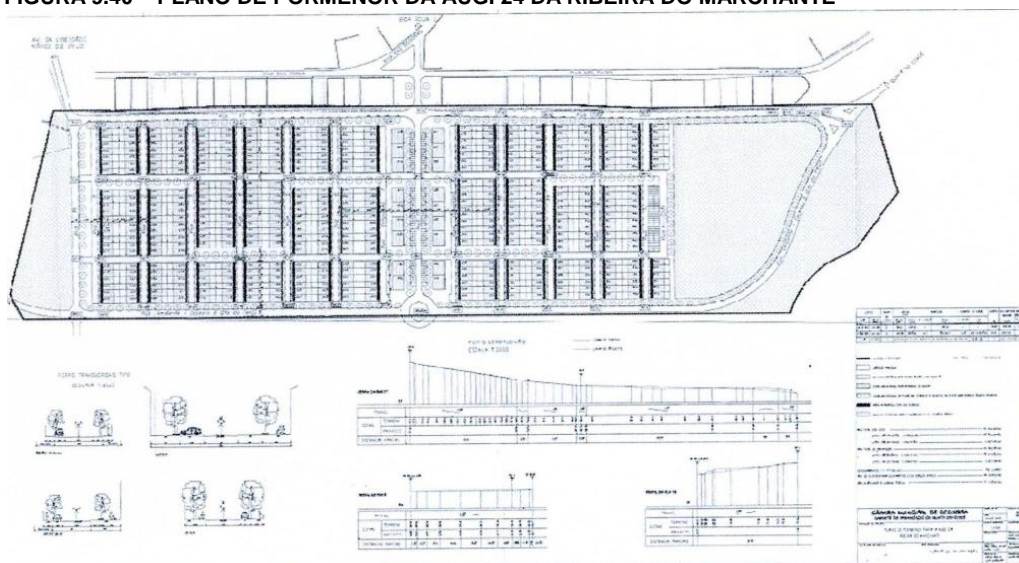


(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Nos finais dos anos 80 iniciou-se o processo de loteamento que viria dar origem ao condomínio privado da Quinta do Peru (campo e clube de golfe e áreas residenciais); nos anos 90 é

publicado um plano de pormenor para uma Área Urbana de Génese Ilegal a sul da Quinta do Conde (AUGI 24 da Ribeira do Marchante).

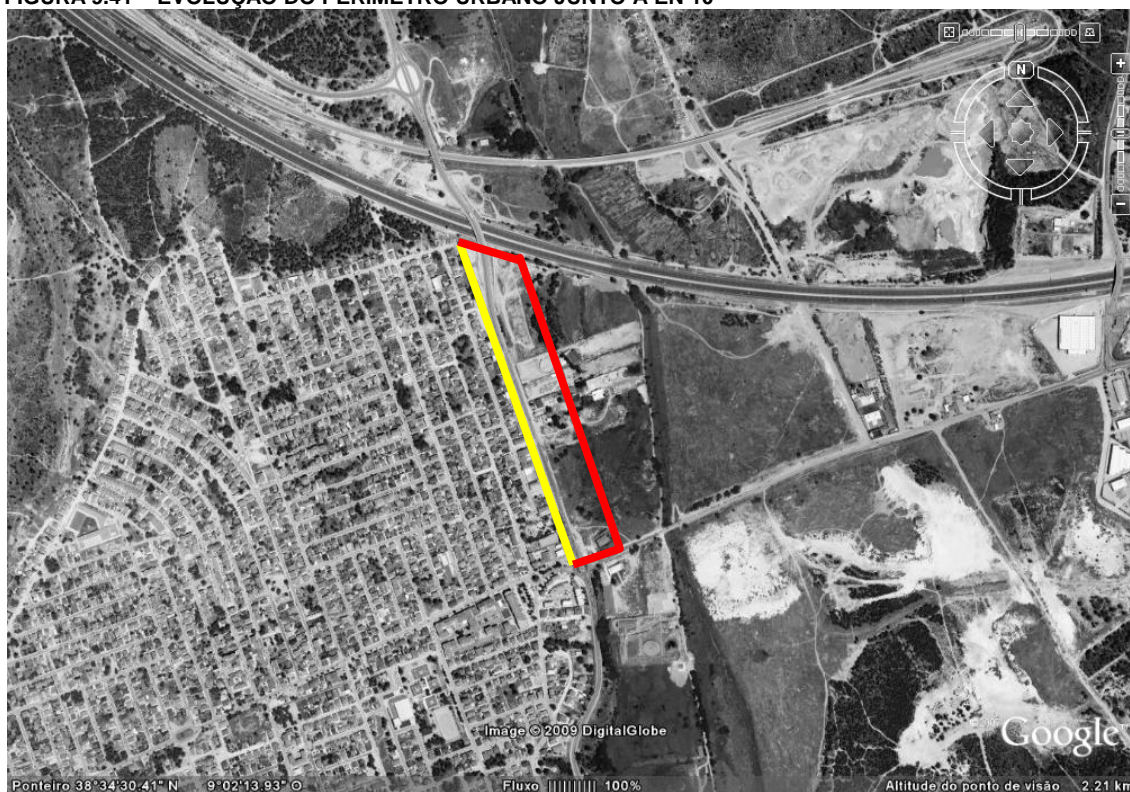
FIGURA 9.40 – PLANO DE PORMENOR DA AUGI 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

Com a publicação em 2008 da revisão do PU da Quinta do Conde é acrescentada ao perímetro urbano uma faixa a nascente da EN10.

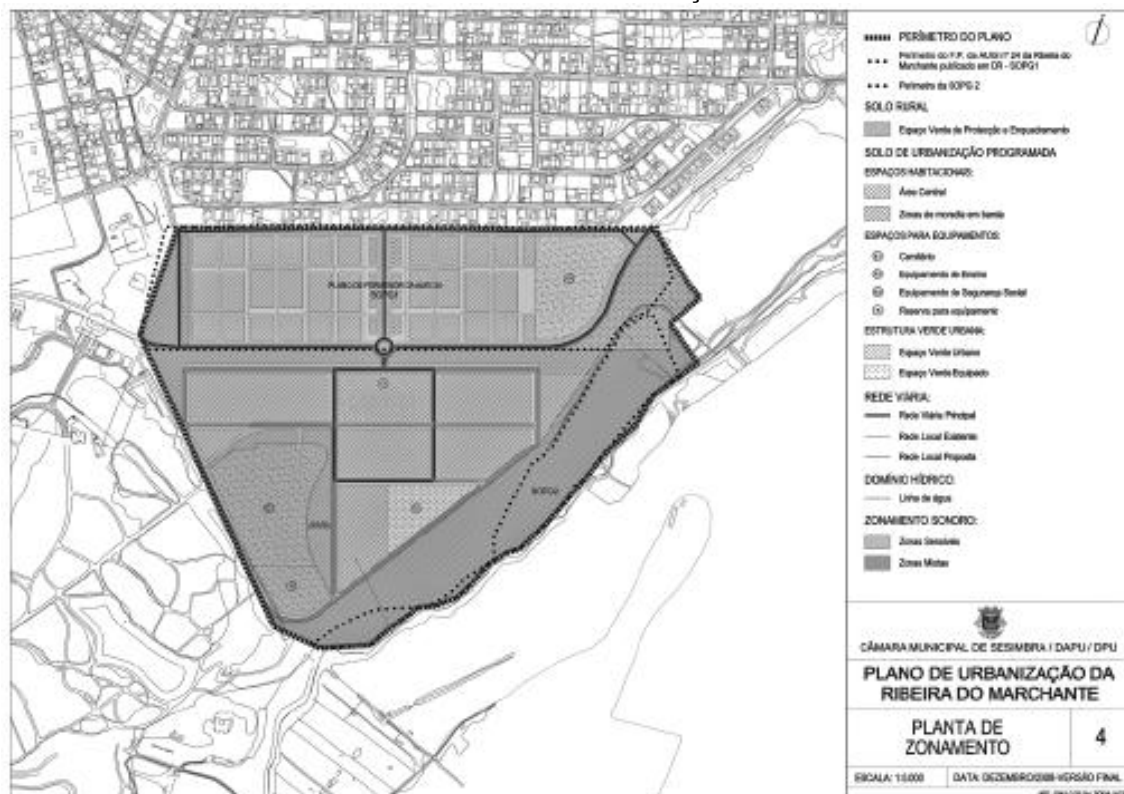
FIGURA 9.41 – EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO JUNTO À EN 10



(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, TRATAMENTO PRÓPRIO)

Em 2009 é publicado o Plano de Urbanização da Ribeira do Marchante que, para além da AUGI acima referida, inclui terrenos municipais que foram adquiridos nos anos 80 do século XX com o objectivo de urbanizar em permuta com os lotes na Quinta do Conde que o PU previa (e prevê) que tenham uso colectivo.

FIGURA 9.42 – PLANTA DE ZONAMENTO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA RIBEIRA DO MARCHANTE

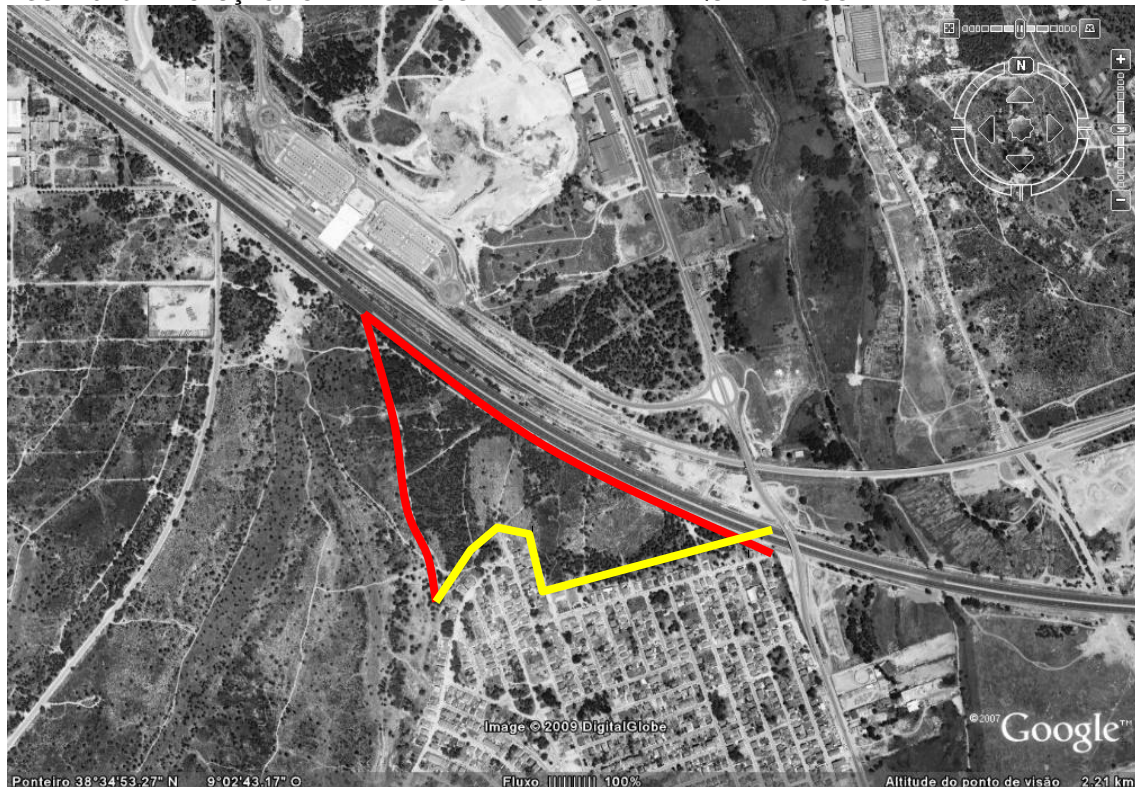


(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA)

Das ocupações ocorridas no passado mais recente resultaram: a articulação da Quinta do Conde com a Quinta do Peru através dos terrenos da Ribeira do Marchante; a adição duma faixa comercial ao longo da EN10 na lógica da urbanização de beira de estrada, embora com uma escala superior ao que ocorre noutros troços; a ocupação ainda incerta da Quinta da Areia; e a relativa estagnação da área do Pinhal do General do concelho do Seixal.

Com a publicação em 2008 da revisão do PU da Quinta do Conde é acrescentada ao perímetro urbano uma parte de uma propriedade situada entre a Quinta do Conde e a A2. Sob proposta do PDM do Barreiro é feito um acerto de limites com o município de Sesimbra. O alinhamento destes pelo traçado da A2 faz com que uma área com cerca de 25 hectares, situada entre a Quinta do Conde e auto-estrada, passe a integrar Sesimbra. Esta transição ocorreu no período em que o PU se encontrava em revisão. A Câmara entende que a capacidade construtiva para a área deveria corresponder à média da ocupação prevista para a Quinta do Conde.

FIGURA 9.43 – EVOLUÇÃO DO PERÍMETRO URBANO A NORTE DA QUINTA DO CONDE



(FONTE: GOOGLE EARTH, TRATAMENTO PRÓPRIO)

9.10 O que resta dos planos na cidade

A análise de um território profundamente marcado por acções ilegais no seu início e por um historial de planeamento já de décadas é um caso interessante para procurar responder à questão da prevalência dos planos na cidade. Os planos são vistos como instrumentos para o combate à desregulação (OLIVA, 2000), que no passado serviam para organizar as expansões e hoje têm função também de planear espaços vazios (MONCLÛS, 1998), onde o urbanismo aparece desvalorizado enquanto composição urbana (HEBBERT, 2000), com importância na definição da relação forma/fundo na cidade (INGERSOLL, 1996), com uma intervenção crescente dos privados (DRANSFELD, 2000), cuja crise está associada à sua oposição ao mercado (FERNANDEZ, 1999). Num contexto de lenta urbanização, ou de rápida urbanização mas em múltiplas frentes, o factor tempo passou a ter uma importância maior na procura de soluções para o espaço urbano. Tendo em conta esta nova variável, surge a necessidade de incluir nos planos formas de os ajustar à realidade espacio-temporal (HARVEY, 1996).

Uma revisão formal e uma informal

Os dados analisados mostram-nos a existência de alterações durante a vigência do plano elaborado pela Hidrotécnica Portuguesa. Tal facto prefigura a existência de uma revisão

intermédia informal entre o plano de 1986 e o plano de 2008. Esta revisão intermédia transportou até aos nossos dias o território com contributos de diferente importância.

Os agentes apresentam-se com diferentes graus de intervenção nestes três planos (o inicial, o intermédio, resultante das sucessivas alterações efectuadas, e o resultante da revisão). As alterações vistas mais como forma de levantar proibições do que como resultado de novas visões para o território. A tática superando a estratégia. A urbanização da Cova dos Vidros, as deliberações de câmara que foram introduzindo alterações, os estudos de conjunto feitos para as zonas de reserva e os planos de pormenor não publicados acabaram por configurar uma revisão do plano *de facto*.

A intervenção dos agentes no processo de revisão. Três pontos de vista + 1: de quem planeia, de quem reage devido a antigas expectativas e de quem reage devido a novas expectativas, somando a estas a visão do território de quem o gere. A estrutura urbana como densidade mal vista pelos cidadãos. A óbvia falta de comunicação ou ausência de expectativas (anterior ao plano) por parte do município.

O desenho no desenvolvimento das orientações do PDM. A incapacidade de interagir para lá deste nível (abordando o nível regional). A procura de alternativas em resposta às reacções dos agentes sem perder a referência do modelo inicial.

O enquadramento regional exigido pelo regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (sob a forma de planta) tende a ser nos casos analisados uma equação quantitativa dos factos mais facilmente mensuráveis.

Estabilizar fronteira-mancha e definir fronteira-linha

A teoria da fronteira explica o gradual afastamento que a distância física da origem exerce nos modelos. No passado, a aplicação desta teoria ao território tinha uma leitura simplificada. A prevalência da distância euclidiana na organização do território permitia facilmente avaliar o grau de periferia de cada área. Esta possibilidade traduzia-se em maior legibilidade do espaço urbano.

Os instrumentos de planeamento produzidos com base nas técnicas de zonamento tinham capacidade de gerir os territórios geralmente homogéneos. A visão do território decorrente destes planos afigurava-se suficiente enquanto o território se resumia a floresta, ocupado por construções ilegais. As regras visavam corrigir a ocupação das parcelas e melhorar as áreas destinadas à esfera pública.

A emergência de fenómenos territoriais decorrentes do efeito de túnel vieram tornar mais complexa esta forma de planear. A tendência para a compactação do território urbano faz com que à escala metropolitana o fenómeno da fronteira-mancha se encontre estabilizado.

À escala local detectamos situações de instabilidade da fronteira. Sobreposição de áreas de ocupação ilegal e de servidões de utilidade pública, indefinição nos instrumentos de ordenamento na localização de cargas urbanísticas e áreas sujeitas a servidões militares não respeitadas por parte dos proprietários geram indefinição da fronteira-mancha.

FIGURA 9.44 – INSTABILIDADE DA FRONTEIRA AO NÍVEL DO TERRITÓRIO



(FONTE: GOOGLE EARTH)

O facto de o processo gerador da ocupação extensiva se encontrar controlado não significa que a fronteira enquanto mancha se encontre consolidada. A não consolidação da fronteira-mancha faz com que a mesma se traduza na banalização do espaço público. A consolidação da fronteira-mancha não se torna necessariamente num facto intransponível.

Estruturas

Existem várias dinâmicas que marcam a estrutura urbana da Quinta do Conde: a recusa de atravessamento pela via L3, que permitiu consolidar a dimensão local da Avenida Principal; a construção da ETAR, que gerou a contrapartida da construção da urbanização Cova dos Vidros; o desnivelamento da EN10 no cruzamento com a Avenida Principal, cujo desenho veio inflectir uma tendência de ocupação em duas margens.



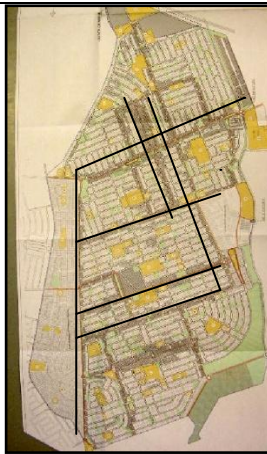
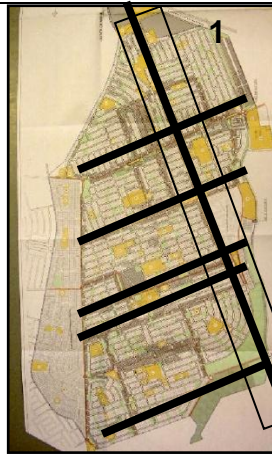



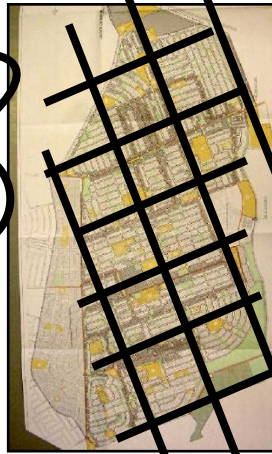
O quadro 9.2 resume as últimas 3 décadas e prospectiva a próxima tendo em conta alguns elementos de referência e os dados mais marcantes para cada período. Os anos 80 representam o culminar de um processo de planeamento iniciado na década anterior. Como atrás se referiu, trata-se de um plano feito “ao lote”. São evidências desse facto a matriz de base, a necessidade de elaborar e propor uma solução sobre uma base cartográfica onde se identifica claramente e à escala 1:5000 cada lote e a sua situação em termos de ocupação.

Subjugação do modelo territorial ao modelo de implementação, com a definição tipológica em função das áreas disponíveis – este é claramente um “plano de emergência”, pressente-se isso na prioridade dada à resolução das pressões para edificar; os proprietários de lotes com intenção de construção de uma habitação própria individual são o centro deste plano.

Os anos 90 marcam a diversificação das tipologias arquitectónicas. A realidade desmente o plano e a fotografia aérea mostra claramente a coalescência dos tecidos abrangidos pelo plano

com áreas confinantes não abrangidas pelo mesmo. Por outro lado, à medida que a ocupação se intensifica, torna-se mais claro o contraste com as áreas não ocupadas. Os contornos da área urbana ganham clareza.

QUADRO 9.2 – SÍNTESE DA ESTRUTURA INTERNA DA QUINTA DO CONDE: PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE (DE 1986), FOTO AÉREA DA QUINTA DO CONDE NOS ANOS 90, PROPOSTA DE REVISÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO CONDE E CENÁRIO PARA A PRÓXIMA DÉCADA

ANOS 80	ANOS 90	ANOS 00	ANOS 10
PLANO “AO LOTE” / TIPOLOGIA EDIFICATÓRIA SEM EFEITO ESTRUTURANTE	COALESCÊNCIA / REFORÇO DE LIMITES	MALHA EM VERSÃO REDUZIDA	AVENIDA DA ESTAÇÃO
A – VIA L1 (PROPOSTA PIDDS) ; B – EN10	1 – URBANIZAÇÃO COVA DOS VIDROS		1 – AVENIDA DA ESTAÇÃO
			
			
		ÁREAS DE INFLUÊNCIA COM RAIOS CERCA DE 400 M EM TORNO DAS PRINCIPAIS ÁREAS COMERCIAIS	MALHA URBANA DE 400 M X 400 M; EIXOS LONGITUDINAIS DE 3 KM E TRANSVERSAIS DE 2 KM

(FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE SESIMBRA, TRATAMENTO PRÓPRIO)

A primeira década deste século confirma as tendências anteriores e levanta novas questões. Os espaços envolventes não ocupados são considerados urbanos no contexto do PROTAML,

integrando a Rede Ecológica Metropolitana. Nesta lógica, a ribeira de Coima passa a integrar a Rede Estruturante Primária e as matas de pinhal a poente um conjunto de áreas vitais.

O desenho de uma malha, entendendo a escala da Quinta do Conde, mas também do conjunto das áreas nas mesmas condições, em todo o interior da Península de Setúbal, leva a que se tenha de pensar em escalas que ultrapassem a própria dimensão da área de intervenção, pensar na possibilidade de repercussão desta quadrícula por territórios mais alargados. Os eixos gerados por estas quadrículas podem e devem influenciar e ser influenciados pelas ocorrências na envolvente.

A malha de padrão ortogonal é uma referência neste território pela sua utilização durante as últimas décadas. A hierarquia de eixos deve ser vista como uma oportunidade para ligar elementos singulares com valor estruturante e áreas a estruturar.

Daí que um dos desafios seja o de fomentar o surgimento de elementos estruturantes, geradores de desenho de áreas envolventes⁶⁰, como forma de estabilizar a fronteira-mancha. A definição de uma estrutura passa assim por identificar as etapas de crescimento mais marcantes de um território. A marcação dessas etapas através de elementos de transição deverá preferencialmente ter em conta a escala dos espaços envolvidos. Por último, vimos aqui como nem todas as etapas de crescimento têm a mesma expressão ou relevância. Encontramos etapas muito relevantes do ponto de vista da dimensão do território ocupado mas pouco relevantes ao nível da forma urbana; e encontramos etapas sem significado nem dimensão relevantes. Os elementos primários servem assim para estruturar um território subdividindo-o em conjuntos com relativa autonomia funcional; ou pode servir para agregar elementos criando novos conjuntos. Para além da resposta a necessidades internas, estes territórios têm vocações metropolitanas distintas, pelo que na sua abordagem deve estar muito clara a questão da escala ou das escalas a que pertencem. Como metodologia para abordagem das transições propõe-se a identificação dos elementos estruturantes, das formas urbanas e dos elementos de articulação.

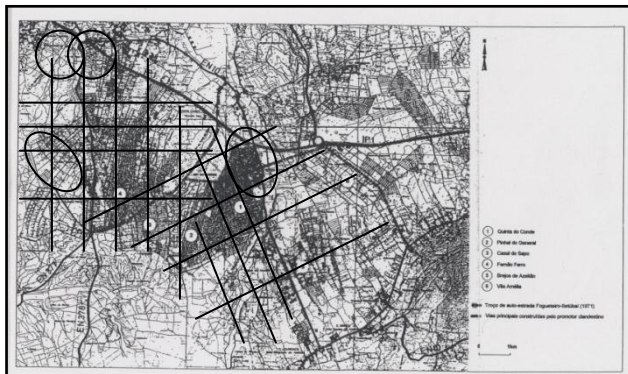
Seria aconselhável avaliar a relevância das expansões previstas para se perceber em termos de programa o que se deve solicitar às futuras intervenções (sendo esta avaliação uma insuficiência do PU para controlar o desenho à escala metropolitana): aos sucessivos desenhos da Quinta da Areia, espaço conquistado a norte da Quinta do Conde (desde a expansão residencial à Chinatown e à ligação autónoma à AE, separando-a do resto do território); aos sucessivos desenhos da faixa da EN10; aos sucessivos desenhos da Avenida Principal.

Em vez da introdução de modelos formais, o reforço das pré-existências pode conferir novos valores ao território sem se necessitar de introduzir grandes alterações, que são normalmente mais difíceis de implementar num território já comprometido. Como tal é recomendável que se tire partido de intervenções que desagregam estratégias de acordo com as suas áreas de incidência (B. TSCHUMI, 1998). Um território urbano pode acumular valências relacionadas

⁶⁰ Refira-se o exemplo interessante da Quinta da Fonte da Prata, no concelho da Moita, pela forma como se assume uma nova intervenção, em diálogo com as pré-existências (um bairro de habitação social de desenho racionalista), e em simultâneo adoptando uma escala que lhe permite assumir-se como novo elemento primário daquela cidade.

com uma vocação residencial inicial, qualidades de nível metropolitano, ou funções de carácter central com incidência supra-municipal. Identificar o sistema do comboio, o sistema do automóvel, o sistema do peão. Entender os quotidianos num espaço metropolitano implica conhecer sistemas de circulação que permitam desenhar, também, a cidade de fora para dentro.

FIGURA 9.45 – SÍNTESE DA ESTRUTURA DOS CONCELHOS DE SEIXAL E SESIMBRA A SUL DA A2



Novos aspectos emergem da leitura à escala metropolitana: a adopção de uma rede de metro de superfície como elemento estruturante do povoamento "exterior" à A2 implicará lidar com constrangimentos nas áreas mais consolidadas, o que poderá implicar o desenho de novos centros associados a espaços onde o transporte público possa passar em espaço próprio. Um novo centro da Quinta do Conde fora da actual Quinta do Conde constituirá assim um desafio para o futuro deste aglomerado urbano, num contexto em que ocupações deste tipo comportam uma imagem invasiva e predatória. E, pode-se dizer, também para as áreas da Área Metropolitana de Lisboa com características semelhantes. Entre o incumprimento do plano e a suavização das regras a que o projecto deveria estar sujeito, surge a forma urbana, resultando as discontinuidades mais da deficiente articulação entre as regras do que entre desenhos.

Ao nível do perímetro urbano, os aumentos assinalados desde o momento inicial são pouco significativos. Mesmo se adicionarmos as expectativas geradas pelos planos, os aumentos continuam a ser menos relevantes nesta área do que em outros espaços da AML. O efeito dos aumentos de perímetro em termos quantitativos é menos significativo do que o que encerram e como se articulam com a cidade existente.

O atrás descrito suscita as seguintes questões: estigmatização associada às áreas de génese ilegal (tal não significa não existirem especificidades associadas a estes assentamentos), a regularidade do traçado em vez da irregularidade das soluções legais, a falta de hierarquia da malha em vez da ausência de legibilidade da mesma. O traçado das infra-estruturas das últimas décadas, baseado numa visão legalista do território, preocupou-se sobretudo em desviar-se dos aglomerados urbanos legais. Tal facto veio criar uma proximidade entre as áreas urbanas de génese ilegal e as infra-estruturas que, por sua vez, são o suporte do desenvolvimento metropolitano. Este conjunto de circunstâncias suscita uma reflexão acerca:

da importância das áreas de génese clandestina no processo de consolidação metropolitana em curso (na criação de uma estrutura policêntrica), de que resultam o surgimento de centralidades locais, ainda que de forma embrionária, mas cujo potencial deverá ser avaliado; da dependência/relação destas áreas face às novas acessibilidades, através dos estrangulamentos e ofertas súbitas de acessibilidades que motivaram a sua abertura ao exterior; da importância da forma urbana destas áreas face à forma metropolitana, pela utilização (estrutura territorial ecológica; como criar condições para que um território com condições esporádicas de utilização consiga sobreviver?) crescente destes territórios, tornando-se áreas incontornáveis no desenho da forma da cidade à escala da metrópole.

A definição da estrutura urbana resulta de factores para lá dos planos. No caso da Avenida Principal, a recusa do primeiro plano de urbanização de admitir tipologias mais "urbanas" (habitação colectiva em vez de moradia uni ou bifamiliar), não impediu que este eixo se transformasse num elemento principal da estrutura urbana da Quinta do Conde. A ocupação por comércio e serviços tem vindo a especializar-se e a complementar a oferta comercial das grandes superfícies. Para esta implantação terão contribuído factos como a recusa da autarquia de que esta se tornasse numa via de atravessamento intermunicipal. Também o facto de esta via ter importância como elemento de atravessamento, mas sem as restrições que as EN possuem, permitiu que mais facilmente se urbanizasse em vez de se tornar num *strip* comercial como ocorre com a EN378 ou a EN10.

O plano fica assim aquém de preencher as necessidades do território urbano em termos de estrutura. A equidistância relativamente às regras que deve cumprir, ao modelo urbano a que deve almejar e às condições específicas do local a que deve atender (de preferência através de orientações de política) faz parte do caderno de encargos a cumprir por cada plano. Por outro lado, o plano deve manter-se afastado do projecto. A necessidade de uma visão de regeneração urbana para territórios recentes.

Decorre ainda da análise efectuada a importância de fixar um momento do desenvolvimento territorial como crucial, para a partir daí definir um antes e um depois. Parece-nos existir aqui uma diferença, ainda que ténue, em relação ao estudo da génese dos sítios. Estudos nesta linha tendem a encarar a génese enquanto estigma que acompanhará a sua existência ao longo de décadas ou séculos, ao passo que o que pretendemos é que contribua para definir uma nova identidade.

Diversos elementos contribuíram para que os limites da Quinta do Conde sejam claros. Os elementos em si (tal como a EN10), mas também o que se encontra para lá do limite (a várzea da ribeira de Coína). Este facto contribui para que a forma urbana da Quinta do Conde vista enquanto relação forma/fundo tenha uma definição clara. A evolução tem feito com que estes limites sofram algumas alterações, podendo pôr em risco a prazo esta clareza actual.

Com o estudo de caso da Quinta do Conde pretendeu-se reflectir de forma integrada acerca das questões relacionadas com as descontinuidades urbanas, tema desta investigação. Começámos por verificar no capítulo 6 como as dinâmicas recentes podem estar na origem ou simplesmente não contribuir para reforçar a estrutura territorial. O capítulo 7 contribuiu para nos

dar a dimensão espacial da fragmentação do espaço (tanto pela geometria da malha como pela consolidação do espaço público), mas também da proximidade urbana de ocorrências distintas. O capítulo 8 permitiu-nos fazer um balanço sobre a prática de planeamento local recente, compreendendo para que são utilizados os PU e os PP e como cumprem o seu papel de instrumentos de gestão territorial.

O caso da Quinta do Conde demonstrou-nos a dificuldade em articular a escala metropolitana com a escala local, nomeadamente na divergência em termos de expectativas face ao local. Entre as aspirações dos ocupantes e apetência gerada pelas novas acessibilidades poderemos estar a falar do cumprimento de objectivos semiconflitantes.

Por outro lado, este subcapítulo mostra-nos como as descontinuidades ao nível dos limites se podem agravar, mesmo com mais instrumentos de planeamento. E que pequenas alterações, ainda que circunscritas no espaço, podem no seu conjunto contribuir para gerar ou acentuar descontinuidades.

FIGURA 9.46 – OS NÓS DA A2: ALMADA, FOGUETEIRO, COINA, PALMELA



(FONTE: GOOGLE EARTH)

Por último, a análise efectuada revelou-nos como os espaços de fronteira recebem um tratamento diferente consoante o tipo de territórios com que confrontam. A situação torna-se particularmente crítica quando esses espaços de fronteira constituem antigas periferias dos aglomerados. A sua vizinhança com áreas de protecção ecológica gerou muitas vezes uma convivência pouco integrada entre espaços urbanos e não urbanos. O processo de construção metropolitana tem contribuído para mudar a forma como olhamos para os espaços não construídos, valorizando e procurando integrar a função ecológica que desempenham. Por este

motivo é nossa convicção que estas periferias devem ter a escala adequada à importância dos espaços que ligam.

Uma palavra relativamente ao espaço público para referir o facto de estes aglomerados urbanos com “vocação metropolitana” disputarem com os nós metropolitanos a atracção dos elementos estruturantes do território. Concorrer com as “forças centrípetas” pode pôr em risco o valor do espaço público. Parece-nos pois fundamental que o espaço público esteja no centro das políticas, sendo este o elemento ligante capaz de atenuar ou mesmo resolver as discontinuidades urbanas.

"Today's built public space is made and not born (...) what's produced is a 'production': a spectacle that glorifies the corporation or the state (...) A space is public when it either maintains the public order, or changes the public order. (...) A public space is a civic space, and a civilized place: within its boundaries is a world of civility, manners, and codes. (...) A public space is occupied by private bodies. (...) A public space is not a space in itself but the representation of space (...). The space becomes a network of parallel spaces, physical space, projective space, topological space, that mix into one intertwined space transmitted through telephone, television, computer. (...) The function of public art is to make or break a public space." (ACCONCI, 1993: p. 11-16).

CAPÍTULO 10 – Síntese das abordagens empíricas

Nos capítulos precedentes aplicámos o referencial que havíamos construído para a definição de discontinuidades, a explicação para as mesmas e os princípios de organização espacial, à construção de uma visão global da AML (capítulo 5), à interpretação das tendências territoriais (capítulo 6), à análise das malhas e dos tecidos construídos (capítulo 7), bem como dos planos directamente envolvidos no desenho do território metropolitano (capítulo 8) e por último ao aprofundamento destes temas concentrados num ponto específico da AML – o interior da Península de Setúbal e mais precisamente a Quinta do Conde, no concelho de Sesimbra.

Ao nível da visão global da AML, começámos por nos preocupar em compreender a forma como a transição entre ocupações construídas foi resolvida no passado. Para tal, partimos das experiências urbanísticas centradas na cidade de Lisboa, que subdividimos em 3 períodos: do período pombalino até meados do século XIX; do início das reformas que permitiram grandes operações urbanísticas (meados do século XIX) passando pelo ocaso da Monarquia até à Primeira República; da implantação do Estado Novo até ao regime democrático implantado com a revolução de 1974. Identificámos nestes três momentos tratamentos distintos do espaço urbano ao nível da estrutura das intervenções.

As condições específicas em que o urbanismo pombalino se desenvolveu em Lisboa (com o terramoto de 1755 arrasando grande parte das pré-existências e a reconstrução encarregando-se de concluir a demolição) proporcionaram o surgimento de soluções de organização interna espacial relativamente autónomas da envolvente. Os grandes espaços públicos são integrados na estrutura urbana em pontos relativamente interiorizados das áreas de intervenção. O edificado tem neste contexto um papel proeminente enquanto contentor do espaço público. As costuras entre diferentes momentos de ocupação são por vezes só perceptíveis em planta, por se encontrarem remetidos para o interior dos quarteirões. Apesar de algumas das hipóteses desenhadas para a baixa pombalina admitirem variantes geométricas, o traçado dominante é o de padrão ortogonal.

No segundo momento analisado, a estrutura urbana é o espaço público conquistado pela burguesia financeira e industrial do século XIX por toda a Europa. Encontramos na cidade de Lisboa intervenções que, ao contrário da fonte inspiradora dos “grands travaux” parisienses, coexiste lado a lado com as estruturas pré-existentes, não as substituindo totalmente. Só para dar três exemplos, na cidade de Lisboa encontramos a Avenida 24 de Julho desenvolvendo um paralelismo com a Rua de São Paulo, a Avenida da Liberdade com a Rua de Santa Marta e a Avenida de Almirante Reis com o Regueirão dos Anjos. Os traçados de padrão ortogonal predominam, embora em situações pontuais apareçam combinados com malhas rádio-concêntricas.

No terceiro momento, correspondente ao Estado Novo, encontramos pela primeira vez soluções de conjunto que experimentam a diversidade tipológica em toda a sua extensão, tanto ao nível do tecido construído como ao nível das malhas. Quase pela primeira vez (existiram

algumas experiências de menor dimensão no período anterior, mas em produções consideradas menores à época, como no caso dos bairros operários) a moradia unifamiliar assume um lugar próprio na composição urbana e no diálogo com as outras tipologias arquitectónicas. A relação com a envolvente aparenta não ser valorizada: as soluções urbanísticas perdem pormenor nas periferias das soluções urbanísticas; o conceito do cinturão verde criado para a escala da Grande Cidade parece ser usado ao nível do bairro. A articulação de tipologias faz-se através de praças ou pequenos largos, embora estas apareçam esvaziadas do conteúdo funcional do passado. O Bairro de Alvalade é talvez o mais eloquente exemplo destas experiências urbanísticas em Lisboa. Pela primeira vez neste período os traçados de padrão ortogonal não são assumidos como única solução urbanística.

Parecer haver assim na experiência portuguesa, e em particular em Lisboa, várias interpretações do conceito de estrutura urbana e do papel que malha e tecido construído desempenham na sua definição. A articulação entre conjuntos urbanos parece assentar neste trinómio: estrutura, malha e tecido construído. Em cada um dos momentos analisados parece haver a adopção de uma conjugação destes diferentes elementos com pesos diferentes. Da comparação entre a prática urbanística do Estado Novo nos anos áureos estudados por Margarida Lobo (LOBO, 1995) com o território nos anos 60 e mais tarde nos anos 90 do século passado constata-se a possibilidade de reconhecer os elementos estruturantes do território, embora com valores distintos dos elaborados na década de 30. Reconhecemos um sistema viário em grande parte antecipando a chegada do automóvel em massa e uma malha urbana reduzida ao essencial em termos de necessidades funcionais e irreconhecível no que se tratava de “meros” rasgos formais.

O período contemporâneo, que historicamente associamos ao estabelecimento do regime democrático em 1974, vê chegar o que designámos por “novas cidades”. Constatámos a importância dos programas de financiamento de que Portugal começou a beneficiar desde a sua adesão à União Europeia em 1986, importância nem sempre convergente com os interesses do planeamento. Destaca-se neste período a introdução da dimensão metropolitana, que ocorre formalmente nos anos 80. Por entre acções menos bem sucedidas, tais como a da constituição de um governo metropolitano forte, algumas outras dinâmicas ganham consistência, tais como a valorização do espaço público e a consciência da necessidade de regeneração urbana, embora ainda confinada a espaços da cidade tradicional, não abrangendo os novos territórios. A reduzida extensão territorial destes mecanismos poderia eventualmente ter reduzido a possibilidade de descontinuidades, não tendo tal acontecido.

Em 2001, as cidades da AML, de acordo com os critérios definidos pelo INE, tinham como uso predominante em edifícios não residenciais a indústria (Aqualva-Cacém, Alverca do Ribatejo, Amadora, Barreiro, Montijo, Póvoa de Santa Iria, Sacavém e Seixal) seguida do comércio (Almada, Amora, Odivelas, Queluz, Setúbal e Vila Franca de Xira) ao passo que nas restantes (Lisboa e Loures) predominavam os serviços. Os edifícios construídos anteriormente a 1960 nestas cidades distribuíam-se por áreas relativamente concentradas e eram em número reduzido, com excepção de Aqualva-Cacém e de Alverca do Ribatejo. Tal constatação

contrasta com a pulverização da construção a que assistimos fora dos espaços oficialmente classificados como cidades e no que diz respeito à ocupação que vai ocorrer da década de 60 em diante até aos nossos dias. Em termos de mistura de usos ao nível do edificado, a maioria das cidades metropolitanas acompanhava Lisboa, com valores próximos dos 80% para edifícios exclusivamente residenciais. Este valor subia para valores próximos dos 90% em apenas 3 cidades (Loures, Montijo e Setúbal) e apenas um valor próximo dos 70% no caso da cidade de Sacavém. Os dados revelam que, para os territórios considerados como cidades pelo INE, as duas maiores classes de edifícios segundo o número de pavimentos se repartem de forma equilibrada entre aqueles que apresentam uma homogeneidade volumétrica (9 cidades) e aqueles que apresentam um contraste também em termos volumétricos (7 cidades – Agualva-Cacém, Almada, Amadora, Barreiro, Lisboa, Odivelas e Póvoa de Santa Iria). Estes são dados que nos permitem caracterizar de forma breve os espaços classificados como cidades pelo INE. Estes dados revelam uma relativa homogeneidade em termos de norte e sul da área metropolitana, o que contrasta com os dados conhecidos ao nível da área: manchas de ocupação relativamente homogêneas, um grau de mistura de usos ao nível do edifício com percentagens muito próximas em Lisboa e nas restantes cidades; a indústria ainda como actividade com peso relevante em número significativo de cidades. Se estes resultados são dignos de alguma surpresa é pelo facto de evidenciarem ainda mais o contraste entre aquilo que designámos na abordagem teórica como “cidade” e “paisagem”.

Os relatos efectuados acerca das transformações territoriais que traduzimos em tendências mostram-nos um território metropolitano com reduzida capacidade de gerar elementos estruturantes das novas ocupações. A tendência que designámos como “Elementos Singulares” apresenta uma distribuição espacial que ora se organiza em torno dos pontos de maior acessibilidade da área metropolitana, ora busca oportunidade de se localizar em espaços normalmente vedados a outros usos. Independentemente de onde se localizam, as tendências com capacidade estruturante, quer pelo uso, quer pela dimensão ou quer pela forma, raramente estabelecem um diálogo em termos urbanísticos com a estrutura territorial local. Incluem-se nestas tendências com poder estruturante, “Elementos Singulares”, mas também “Grandes Promoções Imobiliárias” e a “Renovação da Malha Existente”.

A primeira, pela singularidade dos elementos que a compõem, poderia por si só constituir elementos estruturantes do território, estabelecendo ligações, nomeadamente ao nível da continuidade do espaço público com a envolvente. As restantes, as grandes promoções imobiliárias e a renovação da malha existente, afirmam-se com capacidade estruturante pela dimensão e pela boa acessibilidade que normalmente as caracteriza. Por estes motivos, aparenta existir aqui um potencial em termos de estrutura que poderia ser aproveitado para articular e resolver descontinuidades dos territórios envolventes. Quando, pelo contrário, estas tendências se fecham sobre si mesmas, corre-se o risco de agravar as descontinuidades já existentes. Os programas adoptados por estas tendências começam em grande parte dos casos por ser ambiciosos e, à medida que se aproximam da sua concretização, acabam por se

reduzir a produtos imobiliários por vezes pouco articulados com a envolvente e esvaziados de significado e de diversidade funcional.

Este esvaziamento funcional e de significado ocorre normalmente em processos de negociação tendentes a acomodar os programas pretendidos com as regras de ocupação existentes para o território. Do que foi dado analisar, o processo de negociação envolve frequentemente cargas construtivas, densidades e áreas de ocupação. Quando são estes aspectos que estão em causa, é pela desqualificação das ocupações que se começa a reduzir a ocupação, eliminando áreas de cedência, equipamentos ou elementos de valor simbólico. A interacção com as áreas envolventes ocupadas é quase nula. Envolver as áreas carentes de estruturação em processos desta natureza poderia, entre outros aspectos, contribuir para a consolidação de estruturas, resolvendo descontinuidades. O padrão que encontramos foi o da utilização de espaços vazios próximos para a localização das ocupações consideradas excedentárias. Estes espaços vazios, têm por vezes valor ecológico, mas outras vezes apenas são valorizados pelo facto de se terem mantido sem ocupação durante os períodos em que esta ocorreu de forma mais intensa e predatória na AML. A sua condição de espaço remanescente não os torna imunes a tentativas de ocupação. Apesar de ser consensual a necessidade de preservação destes espaços para fins estritamente privados, já o mesmo não ocorre sempre que estão em causa fins considerados públicos. E assim, acaba por se remeter para estes espaços equipamentos e outros usos de carácter colectivo: transferem-se para espaços periféricos funções estruturantes. A perda que isto representa, tanto para a localização original como para a ocupação final de espaços vazios inicialmente com vocação distinta, são duas faces de um mesmo fenómeno, que pode contribuir para aumentar as descontinuidades.

Para além da falta de articulação entre tendências territoriais e espaços pré-existentes e espaços vazios, também detectámos falta de articulação e de criação de uma estrutura comum entre tendências territoriais recentes. Nesta falta de estrutura destaca-se a ausência de relação com os subúrbios, talvez pela estigmatização de que são objecto. Mau grado os esforços feitos para a sua qualificação, é patente nas intervenções uma ausência de risco em termos de integração metropolitana. Trata-se muitas vezes de espaços que ganharam proximidade a novas acessibilidades e que por isso poderiam ganhar um novo papel metropolitano. Ao invés, parece haver uma preocupação estrita na resolução dos principais problemas que os afectam, com destaque para a criação de estacionamento e de espaços verdes e para a promoção de modos suaves de mobilidade. A proximidade com elementos singulares acaba por gerar novas ocupações (grandes promoções imobiliárias, outros elementos singulares), que acabam por ter uma relação marginal com os subúrbios pré-existentes.

As ocupações geradas pela nova malha metropolitana acabam por ter um papel que se sobrepõe ao da escala local. O número de habitantes de cada nova grande promoção imobiliária contabiliza-se na ordem das dezenas de milhar de ocupantes, ao passo que as tendências de reabilitação de subúrbios incidem normalmente sobre áreas restritas, especialmente problemáticas, e envolvendo entre centenas e poucos milhares de ocupantes. Este “confronto quantitativo” em termos de população afectada tem também impacto ao nível

da relação com as instituições encarregues do planeamento e do governo destes territórios, beneficiando a grande obra de promoção imobiliária em detrimento da pequena intervenção de requalificação do subúrbio.

O resultado em termos espaciais ficou patente nas análises apresentadas para vários territórios de transição. A análise do espaço público contido na “paisagem” revelou uma fragmentação das malhas sem um esforço de estruturação das mesmas. Apesar do padrão ortogonal estar presente em grandes áreas do território, a sua continuidade é ditada mais pela estrutura fundiária do que, por exemplo, pela sua génese legal ou ilegal. A dimensão mínima do conjunto urbano com um mesmo padrão de traçado ortogonal é semelhante à do parcelamento para fins agrícolas, o que de resto é explicado pela génese ilegal destes conjuntos. Acrescente-se ainda que o resultado em termos de descontinuidades é substancialmente distinto nos casos analisados na margem norte e na margem sul: ao passo que na envolvente de Odivelas os conjuntos de maior dimensão não vão além de cerca de 20 hectares, no caso das áreas envolventes do Seixal encontramos conjuntos ordenados segundo o mesmo padrão ortogonal que atingem áreas de cerca de 180 hectares. Em zonas mais afastadas da capital os valores mínimos não atingem dimensões tão reduzidas (situam-se entre os 2 e os 6 hectares nas envolventes do Barreiro e Moita, respectivamente) nem os valores máximos dimensões tão elevadas (situados entre os 60 e os 70 hectares nas envolventes daqueles mesmos aglomerados). A partir dos dados analisados, somos levados a concluir que o horizonte legal indevidamente usado para o parcelamento urbano só foi esgotado quando a proximidade às áreas de grande procura de primeira habitação (no caso de Odivelas) e de segunda habitação (no caso do Seixal) o justificava – do ponto de vista do interesse do promotor privado.

A consolidação do espaço público foi outra das questões que nos preocupou na análise dos territórios onde a descontinuidade poderia estar presente. Recolhemos sobre esta matéria dados que nos pareceram relevantes para a análise dos conjuntos urbanos, para além da dimensão das áreas organizadas por traçados comuns de padrão ortogonal. Para este efeito recolhemos dados relativos à dimensão das áreas de espaço urbano consolidado e também dados relativos à extensão dos perímetros que as limitam. A conjugação destes dois dados permitiu constatar na prática que a dimensão das áreas consolidadas é um dado relevante para a análise das descontinuidades, mas que também ao nível das fronteiras é relevante a forma como essa área se organiza no território. Encontrámos formas mais recortadas, o que implica um potencial de áreas de fronteira a tratar maior do que em outros casos em que as formas em presença são menos recortadas e por isso poderão colocar outro tipo de questões no seu tratamento.

A descontinuidade analisada ao nível da forma urbana coloca-nos questões específicas relacionadas com as diferentes escalas em que as podemos analisar. Assim, encontramos na maior parte dos casos ocupações cujas dimensões, estruturas e fronteiras, numa primeira leitura, quando encarados à escala local, aparentam ser casos absolutos de descontinuidade urbana, mas que não deixam de fazer sentido quando os analisamos à escala metropolitana. A análise dos casos ao nível da forma urbana evidenciou a necessidade de procurarmos

compreender a relação que cada forma sem integração na envolvente estabelece com pontos mais distantes do território. Todas as áreas analisadas obedecem a princípios de subsidiariedade entre funções (de residência, emprego, lazer, etc.), originando por isso esta necessidade de abordagem a escalas distintas.

Esta questão levou-nos à análise dos elementos estruturantes da forma urbana à escala da AML ou de partes significativas desta. Encontrámos espaços físicos, elementos simbólicos e objectivos passíveis de ser valorizados à escala metropolitana, mas que apesar disso se encontram substancialmente subaproveitados. A escala metropolitana aparenta ser interpretada como um reduto exclusivo das infra-estruturas no qual apenas tomam parte elementos de topo da escala local. Aparenta assim existir uma predominância da forma à escala da cidade tradicional e uma ausência de forma à escala metropolitana.

Esta falta de articulação entre a visão local do território e a visão metropolitana ganhou consistência ao longo do estudo de casos, nomeadamente quando chegámos a análise dos instrumentos de gestão territorial. Observámos uma tematização do território em grande medida condicionada por planos (em boa parte municipais), programas e projectos concebidos quase sempre mais em função dos problemas geradores da oportunidade da elaboração do que em função do potencial que estas áreas representam para o território metropolitano. Nesta medida, os instrumentos podem contribuir mais para a estigmatização do território, do que para a integração e resolução de descontinuidades detectadas à partida.

O interior da Península de Setúbal serviu-nos de caso para o estudo mais pormenorizado das descontinuidades. Este território da AML passou nas últimas décadas de reduto obscuro de ocupações menos valorizadas no contexto de “Grande Cidade” (floresta, indústria, habitação ilegal) para palco de grandes transformações metropolitanas feitas quase exclusivamente à custa da construção de infra-estruturas. A Quinta do Conde tornou-se neste contexto no epicentro desta área, confinando com a convergência dos acessos às duas travessias metropolitanas do Tejo, e cumulativamente servida por transporte ferroviário suburbano desde há cerca de uma década.

Observou-se neste contexto os elementos que marcam a forma urbana, em especial os que dizem respeito à génese e ocupação desta área. O aparente sucesso deste território resulta em grande medida do facto de ter apresentado vantagens comparativas enquanto subúrbio da “Grande Cidade”, mas também enquanto potencial nó da rede metropolitana que se vem construindo. No entanto, a leitura das tendências metropolitanas em torno deste território confirmam uma reduzida integração com outras ocupações, cada uma procurando os seus acessos autónomos ao espaço metropolitano. A estrutura urbana encontra-se condicionada pela dimensão do espaço público, pré-estabelecido com o parcelamento original. Depende por isso quase exclusivamente dos elementos construídos e estes, por sua vez, dos promotores imobiliários activos no local há décadas. As áreas de ocupação ilegal limítrofes que foram eficazmente confinadas têm vindo a apresentar sinais de falência em função de novas ocupações. Estas são fruto da pressão urbanística existente no interior da península de Setúbal e das novas acessibilidades que tornam este local num ponto nevrálgico do território.

Ainda assim a capacidade de atrair novas ocupações tem-se confinado a um conjunto de ofertas de valor mediano (as áreas comerciais são disto exemplo). O tratamento das discontinuidades reveste-se de três aspectos fundamentais para este caso de estudo: o da necessidade de desenhar novas fronteiras para a área de ocupação que sofreu entretanto alargamentos; o da necessidade de desenhar os espaços de transição internos entre as novas ocupações e entre as novas ocupações e a área de ocupação inicial; o da necessidade de rever a estrutura do conjunto, uma vez que, para além dos limites, é necessário desenhar novos pontos de interacção entre a área ocupada com construção e os espaços livres envolventes com valor ecológico.

PARTE III – CONCLUSÕES

CAPÍTULO 11 – Síntese da abordagem teórica e empírica para a definição de descontinuidades

Neste capítulo centrar-nos-emos na resposta à primeira das questões em torno da qual se organizou esta investigação. Começaremos assim por definir descontinuidades a partir:

- Da identificação das suas causas e efeitos
- Da sua tipificação em termos morfo-tipológicos e funcionais
- Do papel dos paradigmas associados ao planeamento na sua explicação
- Dos contributos da abordagem empírica ao nível de tendências territoriais, traçados e planos

Na parte I desta dissertação preocupámo-nos em compreender quais os valores associados à cidade, quais os paradigmas ligados ao planeamento e quais as referências para a organização dos territórios urbanos. Na parte II aprofundámos para a realidade territorial da AML três temáticas onde o tema “descontinuidade” pudesse estar presente – nas tendências territoriais, nos traçados existentes e nos planos em vigor. Por último aprofundámos um caso específico na AML para compreender de forma mais detalhada como se pode definir e abordar as descontinuidades. Passaremos a concluir sobre as principais causas e efeitos gerados pelas descontinuidades.

Causas e efeitos das descontinuidades

Ao longo desta investigação reunimos material que nos permite agora caracterizar os novos territórios urbanos. Em **termos genéricos**, concluímos que os novos territórios urbanos podem ser caracterizados em função:

1. Dos diferentes valores associados à cidade.
2. De mudanças de paradigmas no planeamento do território.
3. Das diferentes abordagens de conceitos associados aos territórios urbanos.

Associamos descontinuidade às diversas interpretações dos valores associáveis aos territórios urbanos, sejam eles a urbanidade (que se julga perdida face à cidade tradicional), a densidade (com as implicações que a sua variação tem ao nível do território), a mistura de usos (por oposição à monofuncionalidade modernista), a centralidade (na procura do reequilíbrio da ocupação do território), a periferia (para onde se remetem as ocupações menos qualificadas) ou a ecologia (como princípio de intervenção, por oposição às intervenções predatórias do passado). Encontrámos referência à densidade que pode ser “real” ou visual, e à urbanidade como continuidade construída ou como expressão de movimentos sociais.

A descontinuidade urbana surge associada por Leon Krier (KRIER, 1999) às ocupações resultantes do Movimento Moderno, relativamente à cidade tradicional. Segundo o autor, o modelo modernista, baseado na especialização funcional e na aplicação de parâmetros

quantitativos tais como índices de construção e cérceas, gerou formas urbanas em ruptura com o passado, no dimensionamento excessivo do espaço público ou na diluição da fronteira entre espaço público e espaço privado.

Em **termos específicos para a AML**, os novos territórios podem ser caracterizados em função:

4. Da sua tematização em torno de tendências territoriais
5. Das diferentes tipologias de espaços construídos, quanto ao seu traçado, mas também quanto à sua consolidação; esta diversidade surge sem uma estrutura de articulação entre elementos da malha urbana e dos elementos construídos
6. Da forma como os planos contribuem para reforçar os aspectos atrás mencionados.

Da análise baseada em dados de relevância urbanística para a AML recolhidos da imprensa escrita (disponível no Anexo 1) resultou a identificação de quatro tendências territoriais: a criação de elementos singulares, a grande promoção imobiliária, a renovação urbana na cidade existente e a reabilitação urbana nos subúrbios. Da interação das tendências com o território resultou uma questão em torno do valor dos territórios vazios. Os espaços vazios permanecem do lado da cidade não consolidada, que acumula ainda epítetos de cidade marginal ou informal. Obedecem a um conjunto de regras e valores em grande medida definidos como o oposto da cidade consolidada, institucional e formal.

O esgotamento do modelo único de cidade como “forma sobre fundo”, as novas relações entre espaços livres e construídos, a dimensão dos espaços públicos urbanos por consolidar e a pulverização de malhas urbanas são também responsáveis pelas discontinuidades. Identificámos um conjunto de nove factores que contribuem para as discontinuidades na AML:

- I. Organização do território por infra-estruturas em detrimento da articulação funcional;
- II. Carência de centros de decisão compatíveis com a dimensão populacional, comparativamente com cidades europeias de dimensão equivalente;
- III. Concentração dos centros de decisão na cidade de Lisboa ou nos seus limites;
- IV. Uso das estruturas ecológicas como elemento de compensação urbanística;
- V. Diferentes densidades com base em quatro combinações de malhas e tecidos construídos;
- VI. Conjuntos urbanos de reduzida dimensão, dificultando a criação de estruturas urbanas;
- VII. Alargamento da área urbanizável ao nível dos planos;
- VIII. Reduzida importância da estrutura territorial em planos de urbanização e de pormenor;
- IX. Soluções urbanísticas interiorizadas e focalizadas nos problemas mais do que nas soluções.

Neste contexto heterogéneo, resultante tanto da abordagem teórica como da abordagem empírica, podemos identificar discontinuidades nos novos territórios como tendo **efeitos** a dois níveis:

- a) Nas soluções morfo-tipológicas
- b) Na organização funcional

Apesar de existirem quase nenhuma definições deste conceito, encontrámos um conjunto de referências para a definição de descontinuidade. A primeira, diz respeito à coexistência de dois tipos de territórios urbanos, que têm quase tantas denominações quantos os autores que sobre elas se debruçaram. “Cidade” e “Paisagem” são as designações usadas por Pipo Ciorra para distinguir um e outro tipo de território urbano. Thomas Sieverts distingue a “Cidade Transitória” da cidade tradicional pela forma como os conceitos de urbanidade, densidade, centralidade, mistura de usos, periferia e ecologia são diferentemente abordados.

A passagem à prática do valor de urbanidade pode levar a que se aplique num mesmo território soluções urbanísticas totalmente diferentes, desde as adeptas da rua-corredor ao seu oposto. Para tal basta que se opte pela associação da urbanidade à continuidade física do espaço urbano ou, pelo contrário, se defenda a urbanidade como um valor indiferente às características físicas da cidade e ancorado antes na consistência e coesão dos grupos sociais que a ocupam.

Encontrámos um conjunto de territórios em que a aplicação destes valores nem sequer tem lugar. A cidade dá neste caso lugar ao assentamento construído ligado ao resto do território por uma qualquer infra-estrutura. Para caracterizar esta situação, ocorre-nos a distinção que em 1996 David Harvey fazia entre “cidade” e “urbanização” e que abordámos na Parte I. Sabendo que estes valores chegam ao território em grande parte por via do desenho e dos planos, somos levados a concluir que na classificação de território descontínuo se podem também incluir espaços resultantes da aplicação de instrumentos de planeamento.

A descontinuidade surge associada à falta de legibilidade na transição entre diferentes territórios urbanos, com limites dissociados da estrutura urbana. Nos casos analisados encontrámos frequentemente situações em que a cidade tradicional se dilui na paisagem, mas também encontrámos casos em que uma grande infra-estrutura define um limite claro na ocupação. Num caso como noutro consideramos haver descontinuidade porque em comum prevalece a ausência de uma estrutura urbana marcando o limite de cada território. O traçado das infra-estruturas tem um papel primordial na questão de definir o que é formal e informal, institucional e marginal, consolidado e não consolidado.

As referências para a organização dos territórios urbanos reflectem esta fragilidade: tentativas de refúgio em soluções ligadas à imagem da cidade tradicional; perspectivas mais iconoclastas que procuram novas referências para a organização dos territórios urbanos; alheamento face à envolvente. A propósito desta última postura, Jordi Borja referia-se, em 2003, num texto de alguma acutilância àqueles – e exemplifica com Koolhaas – que descrevem o território com expressões vagas do tipo “emergente”, face à qual nenhuma intervenção, excepto a sua, poderá ter um efeito redentor.

Deparámo-nos com soluções fragmentadas ou fechadas sobre si mesmas, tanto nas tendências territoriais, como nas intenções dos instrumentos de gestão territorial. Interpretámos esta fragmentação como algo que põe em causa valores como a urbanidade (apanágio de

alguns dos elementos singulares, grandes promoções imobiliárias e operações de renovação da malha existente identificados nas tendências territoriais).

Apesar de não podermos fazer uma separação entre valores associáveis à cidade mais implicados nas discontinuidades de carácter morfo-tipológico e outros mais relacionados com as discontinuidades de carácter funcional passaremos a apresentar os aspectos que a partir desta investigação aparentam ter mais relação com um e outro tipo de discontinuidades. As diferentes interpretações de valores como urbanidade, densidade, periferia e ecologia aparentam ter implicações mais profundas ao nível morfo-tipológico ao passo que centralidade e mistura de usos aparentam ter maiores efeitos ao nível funcional.

As discontinuidades em termos morfo-tipológicos

As discontinuidades em termos morfo-tipológicos manifestam-se de diferentes maneiras consoante as interpretações dadas aos valores associáveis aos territórios urbanos. Depreendemos que as discontinuidades morfo-tipológicas podem decorrer das diferentes interpretações:

- Do conceito de **urbanidade**
- Da transposição do conceito de **densidade** dos planos para o território
- Da diversidade de tipologias de ocupação que a **periferia** atrai, por oposição ao passado
- Da formalização das estruturas ecológicas a diferentes níveis e com diferentes conceitos de **ecologia** associados

Ao nível das soluções morfo-tipológicas encontradas na AML, concluímos que a relação entre espaços construídos e não construídos gera espaços “descompassados”, com uma diversidade de malhas e de conjuntos organizados segundo os mesmos padrões de traçado. Para aquela relação (entre espaços construídos e espaços não construídos) contribui ainda a diversidade de espaços públicos e a variedade de elementos construídos.

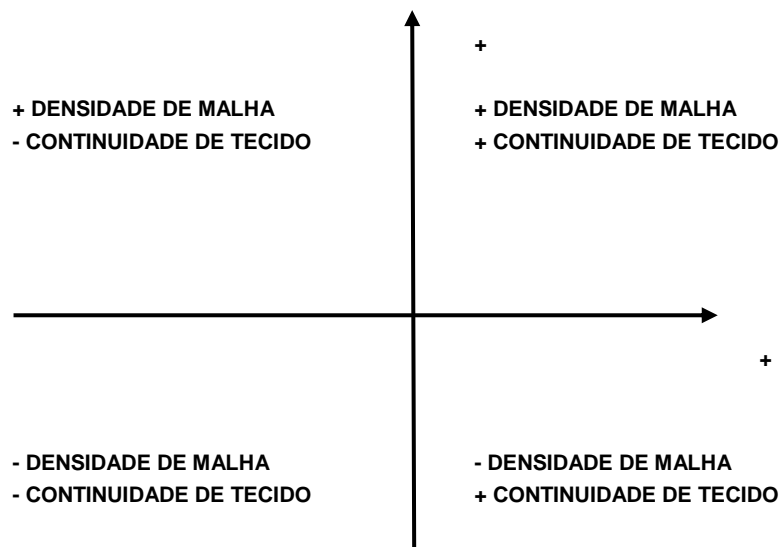
A figura 11.1 ilustra a relação que prefiguramos entre a malha urbana e o tecido construído. Chegámos a quatro tipos de forma urbana para descrever as combinações de malha e tecido construído:

- Malhas densas e tecidos construídos contínuos
- Malhas pouco densas e tecidos construídos contínuos
- Malhas pouco densas e tecidos construídos descontínuos
- Malhas densas e tecidos construídos descontínuos

Esta abordagem apresentada no subcapítulo 3.2 foi complementada com a análise cartográfica de traçados e espaços públicos realizada no capítulo 7. A cidade densa em termos de malha e contínua em termos de construção tem como objectivo último o aproveitamento do recurso solo, com preocupações do ponto de vista de sustentabilidade, embora quase que exclusivamente

na óptica do interesse privado. A ocupação destas áreas é rápida, tornando ininteligíveis os territórios pré-existent.

FIGURA 11.1 – TIPIFICAÇÃO DE FORMAS URBANAS EM FUNÇÃO DA DENSIDADE DA MALHA E DA CONTINUIDADE DO TECIDO



A cidade densa de arruamentos e descontínua de edificado é típica de territórios com potencial de ocupação (marcado pela proximidade a grandes infra-estruturas), mas onde as regras e os modelos de ocupação são ultrapassados por ocupação ilegal ou correspondem a ocupações legais lentas, levando à desvirtuação da solução inicial. O que estimula estas ocupações, mais do que o solo ser barato, é o poder vir a ser caro. O crescimento é marcado pela adição de edifícios num ritmo que dificulta a percepção do crescimento real. Combinam as periferias euclidianas com um potencial de centralidade, por beneficiarem do efeito de túnel das novas acessibilidades. Encontramos espaços exemplo a norte de Palmela, na envolvente da A2, nas periferias de Cascais, Sintra e Oeiras, nas proximidades do IC19, mas também no Montijo, próximas do IC31.

A cidade com baixa densidade de malha e elevada continuidade de tecido construído desenvolve-se normalmente entre pontos de elevada acessibilidade ou entre centralidades. São territórios de elevados fluxos de passagem que geram vários tipos de procura em termos de ocupação, normalmente só tendo em comum a acessibilidade. São responsáveis por uma continuidade do tecido ao longo dessas vias mas não geram uma malha densa em seu redor. No entanto, acabam por ser acompanhadas pelo surgimento de malhas urbanas na sua retaguarda, em processos relativamente autónomos.

Um dos dados recolhidos é o da importância que as estruturas lineares têm na AML. Encontrámos um importante número de eixos viários que se transformaram ao longo das últimas décadas em eixos comerciais e de serviços, baseados na utilização do automóvel e cuja implantação e proximidade mantém uma dimensão humana. O discurso dominante dos

planos tem sido o de os evitar, propondo vias alternativas; o discurso dominante dos políticos tem sido o de ignorar; o discurso dominante dos novos agentes tem sido o de os esconder.

A principal tendência relativamente às vias pré-existentes aparenta ser a de substituição por outras hiper-especializadas, sem qualquer função urbanística para além do alívio do tráfego automóvel e da polarização de novas actividades. Esta tendência gera dinâmicas que, sem outros referentes territoriais para além da rodovia, têm dificuldade em ganhar urbanidade, evitando-se a abordagem de crescimentos lineares com um potencial instalado. Ao procurar combinar a fluidez do tráfego com o combate à dispersão, esquecemos que em muitos casos eles não alimentam a dispersão, como acontece nas conurbações não metropolitanas referidas por Nuno Portas (PORTAS, 2003), mas são em alguns casos estruturantes dessa mesma dispersão.

Na cidade resultante da baixa densidade de malha combinada com baixa densidade do tecido, a malha urbana desenvolve-se de forma espaçada e a construção de forma descontínua. São espaços arredados das principais dinâmicas metropolitanas. Apesar dos seus usos predominantemente agrícolas, encontram-se por vezes muito próximos de pontos de boa acessibilidade. Podem ascender a outros estatutos, nomeadamente o da cidade densa de malha e descontínua de tecidos.

FIGURA 11.2 – MC KINLEY CENTER MASTER PLAN (PHILIP JOHNSON)

Mc KINLEY CENTER
Pagbabago Master Plan
Manila, Philippines

PHILIP JOHNSON - ALAN HITCHER
ARCHITECTS



Covering some 64 hectares, the program lays out what is in effect a small city. This master plan is to be built in the New Fort Bonifacio District of Manila in one of several defined development zones. Close to Ninoy Aquino International Airport and 2 kilometers from Makati, this development will be reached by road and light rail and include residential towers, offices, hotels, a theme park, country club, retail mall and chapel. Arnold Palmer will be involved in the design of the 18-hole golf course.



Client: Pagbabago Development Corporation
Associate Architects: Recio Casas



(FONTE: WWW.PJAR.COM/PDF/MCKINLEY_CENTER_MASTER_PLAN.PDF)

Josep Maria Montaner e Bernardo Secchi contribuem para uma visão da forma urbana em que a crise da arquitectura como a “arte do lugar” não aparenta ter encontrado substituto na cidade pós-moderna (MONTANER, 2001; SECCHI, 2003). A capacidade de criar cidade a partir das novas expansões encontra hoje dificuldades de prosseguir ao nível dos territórios emergentes; a tendência aparenta ser hoje oposta – quanto mais se constrói, mais se pretende recriar a atracção exclusiva. É nossa convicção, perante os casos analisados, que a diversidade formal se apoia nesta procura da exclusividade, que gera a necessidade de reproduzir em cada território a imagem da Grande Cidade, com centros e periferias, com diferentes densidades e tipologias arquitectónicas, de que é exemplo a proposta de Philip Johnson para o Mc Kinley Center nas Filipinas.

A interrupção dos processos associados ao desenvolvimento urbano tem impacto directo nas características tipo-morfológicas do edificado, na coerência da malha urbana em termos de estrutura, na consolidação do espaço público e na concretização dos planos. Tanto no formato de desenho como no formato mais abstracto de modelo de ocupação é possível incumprir regras consideradas menos relevantes, pondo em causa a forma urbana preconizada.

As acessibilidades compostas por uma rede difusa e homogénea geram a ocupação do território em extensão; as boas acessibilidades geram maior densidade e concentração. O desenho das infra-estruturas pode influenciar a relação entre formas urbanas. A ausência de desenho estratégico tem feito com que se opte pela segregação e pela não-articulação relativamente aos espaços urbanos pré-existentes. O desenho urbano integra uma área importante do planeamento mas não consegue resolver questões criadas por processos em que as relações entre elementos estruturantes e áreas a estruturar não foram devidamente acauteladas. A adopção destas formas de planear tem canalizado para o desenho urbano a resposta a demasiadas questões.

Aparentemente, a aceitação da cidade imperfeita a que aludimos na Parte I foi longe demais, levando a admitir quaisquer soluções para qualquer território. Os planos viram em muitos casos o seu papel reduzido a instrumentos de legitimação das opções urbanísticas dos promotores. Algumas fragilidades dos planos ao nível da estrutura, da organização funcional e da integração dos espaços vazios devem-se a este facto.

Ao nível do desenho, as áreas de descontinuidade resultam da deficiente ou ausente articulação entre padrões de malhas urbanas. A ausente ou deficiente articulação mencionada surge associada à falta de elementos estruturantes relacionados com áreas por estruturar. O discurso arquitectónico é desarticulado, da forma como o aprendemos a ler. A desarticulação decorre de um confronto de tipologias, mais do que de utilizadores.

As descontinuidades em termos funcionais

Também encontramos diferentes manifestações dos valores associáveis aos territórios urbanos associados às descontinuidades em termos funcionais, de que destacamos:

- Do conceito de **centralidade**, quanto à sua diversidade “original” – funcional, de poder e com valor simbólico

- Do conceito de **mistura de usos** e da abordagem a diferentes escalas, aparentemente sem critério

A mistura de usos apresenta neste contexto uma aparente ausência de padrão na organização funcional, na articulação da residência com os restantes usos e dos usos eminentemente locais com os usos eminentemente metropolitanos (apesar de do nosso ponto de vista não se poder fazer uma separação clara, não sendo nada pura e exclusivamente metropolitano ou local).

Para identificarmos descontinuidades em função de usos, começaremos por salientar um conjunto de aspectos relacionados com a abordagem teórica e empírica. Da abordagem teórica, começaremos por destacar o facto de a armadura metropolitana de acessibilidades induzir a especialização de territórios que coabitam par a par com espaços monofuncionais e periféricos. É certo que, dependendo da escala a que falarmos, iremos encontrar pedaços do território com a dimensão certa para nele se observar a mistura de usos.

A descontinuidade resulta em grande medida da ausência de ligações, ao nível da estrutura urbana, que garantam a mistura de usos. Encontramos áreas especializadas de “nível metropolitano” ancoradas nas acessibilidades que as servem e, por outro lado, uma estrutura frágil ou inexistente de dimensão local. Esta estrutura local raramente se encontra com a estrutura metropolitana.

Os espaços especializados são os principais beneficiários de um território sem desenho e exclusivamente dependentes da infra-estrutura. A ausência de estrutura, e do seu carácter integrador, tem um papel distinto da infra-estrutura que, consoante a sua maior importância, assim aparenta ter maior efeito de segregação.

Deduz-se dos resultados obtidos com a abordagem empírica que factores como a renda fundiária levem a uma especialização das operações urbanísticas. Tal facto pode induzir segregação funcional, geradora de descontinuidade em termos de usos. As alterações de paradigmas em termos de planeamento podem introduzir um ambiente favorável para que estes fenómenos ocorram. Deixar os programas de ocupação do território totalmente em aberto, com base no argumento da flexibilidade dos planos, indo ao encontro dos promotores, pode induzir segregação funcional associada ao reforço da centralidade.

Como resultado da abordagem empírica podemos afirmar que a escala metropolitana impõe a sua marca sobre o território ao nível da escala local. A AML é disso reflexo, enquanto espaço metropolitano onde a segregação em termos de sistema metropolitano e sistema local tem um impacto elevado na especialização funcional do primeiro, com efeitos negativos ao nível de valores como a mistura de usos.

Destacamos como aspectos particularmente críticos das descontinuidades em termos de usos no contexto da AML: a dificuldade da metrópole em reter elementos estruturantes, tendo em conta o seu perfil em termos europeus com menor número de centros de decisão do que outras com dimensão equivalente (resultando daí o facto de ser uma cidade atractiva mas pouco especializada); a existência de um conjunto de cidades dentro da AML relativamente marginais em relação à recomposição funcional deste espaço metropolitano; a tendência territorial para

que os usos singulares se concentrem em torno das grandes acessibilidades ou em pontos remotos do território, desfavorecendo a estruturação de áreas de descontinuidade; a especialização funcional em torno dos grandes pontos de acessibilidade, contrária à diversidade funcional que se espera dos centros urbanos.

A integração territorial das tendências analisadas sai prejudicada pela forte especialização das mesmas: acções como as desenvolvidas ao nível de algumas áreas de suburbanização têm um alcance territorial restrito; as intervenções relacionadas com o refazer da malha existente incidem exclusivamente sobre o espaço-problema; não detectámos articulação entre o refazer da malha existente e as grandes promoções imobiliárias; as áreas sobre as quais questionámos o valor do vazio registam uma ausência de relação territorial com as tendências identificadas, mesmo quando se observa uma interdependência. A ausência de valor simbólico da maior parte dos elementos singulares é ainda outro aspecto crítico da especialização funcional das áreas melhor servidas por acessibilidades. Esta carência é mal compensada pelo recurso a signos desprovidos de simbolismo, o que segundo Christian Norberg-Schulz (NORBERG-SCHULZ, 1985) distingue o arquétipo do estereótipo.

A falta de articulação entre elementos singulares e uma malha saturada de subúrbio, próximos de limites administrativos de municípios – como é o caso de Lisboa e de Odivelas –, constituem um desafio particular à resolução de descontinuidades em termos de usos. As características distintas das tendências territoriais são neste, como noutros casos assinalados, acentuadas pelo carácter disjuntivo das ocupações recentes motivadas pela proximidade de um grande nó rodoviário de importância metropolitana e de um novo eixo de transporte público em sítio próprio.

A questão da descontinuidade em termos de usos tem também implicações ao nível da forma urbana. Áreas como a da Quimiparque no Barreiro, apesar de normalmente encaradas como um sucedâneo do Parque das Nações em Lisboa, possuem no entanto uma diferença significativa em relação a este. A forma urbana da Quimiparque estende-se para além da área de intervenção em que incide o refazer da malha existente. A Quimiparque, enquanto área industrial, foi um elemento estruturante (juntamente com as restantes implantações industriais da área) de um significativo número de ocupações envolventes, desde sistemas de transporte de mercadorias e de passageiros a bairros operários e a espaços de encontro. A coesão desta área passa em grande medida pela resolução da descontinuidade em termos de usos criada pelo desmantelamento da Quimiparque. A nosso ver, essa resolução terá de passar sempre pela leitura integrada do território em que este espaço industrial se situava.

Falar de usos implica abordar o programa das intervenções planeadas. Nos casos analisados pode observar-se o desígnio do lugar fortemente marcado pela infra-estruturação do solo. Tal facto implica alterações ao nível do programa decorrentes de pressões imobiliárias. Observaram-se situações destas ao nível de grandes promoções imobiliárias como a Quinta da Fonte da Prata na Moita (com a desvalorização do programa, desde as primeiras propostas do ano 2000, ao que acabou por ser construído) ou no fenómeno que assolou a Península de

Setúbal nos anos 60 do século passado e que transformou uma área com vocação turística num território suburbano.

Concluiu-se no capítulo 8 que, no período analisado (1990-2007), o plano de urbanização, enquanto elemento fundamental para a organização da estrutura funcional da cidade, caiu em desuso e que o plano de pormenor na maior parte dos casos não foi usado para desenhar a mistura de usos. Sendo este último o instrumento de planeamento na base da hierarquia de planos, esperar-se-ia que a ele correspondessem unidades de intervenção com alguma autonomia do ponto de vista funcional. No entanto, os resultados da investigação exprimem o contrário. Encontramos uma boa parte destes instrumentos de planeamento utilizados para o desenho de soluções monofuncionais e com dimensões pouco compreensíveis, se as analisarmos numa lógica de bairro ou de unidade de vizinhança.

Os paradigmas ligados ao planeamento na explicação das descontinuidades

O estado do território que procurámos sinteticamente caracterizar é explicado em grande medida pela mudança de paradigmas abordada no capítulo 1:

- O **Estado** que perde o monopólio da construção de parte significativa dos elementos estruturantes da cidade tradicional
- O **Plano** esvaziado do sentido de visão futura e em grande medida substituído pelo “processo”
- O **Desenho** com uma intervenção residual ao nível do plano, no passado devido à prevalência do zonamento e no presente com a emergência da dimensão estratégica do mesmo plano.

A análise das alterações de paradigmas ajudou-nos a encontrar razões para o surgimento das descontinuidades, começando pelo impacto territorial da intervenção do Estado, abdicando do desenho e por vezes mesmo da localização de elementos estruturantes. Encontramos vastas áreas residenciais onde a intervenção ao nível do desenho (traçado, tipologias, volumetrias) se resume à verificação de índices urbanísticos genéricos (áreas brutas de construção) e servidões e restrições de utilidade pública.

A perda de peso do Estado na construção de elementos estruturantes explica em grande parte a necessidade da “flexibilidade” dos planos. A mesma mudança de papel do Estado reduz a necessidade de desenho de elementos estruturantes. Na ausência destes elementos estruturantes os territórios organizam-se segundo lógicas próprias às quais os cidadãos adaptam os seus modos de vida.

A perda de peso do Estado teve implicações no desenho e planeamento da habitação nos anos 70 do século passado, estendendo-se à crescente possibilidade de intervenção dos privados na elaboração de instrumentos de planeamento nesta última década. A perda de importância da figura do plano gerou um menor domínio na articulação de soluções urbanísticas. Remete-se para a gestão o encontrar de soluções de compromisso entre processos que normalmente não têm o desenho como prioridade de negociação. O papel

reduzido do desenho no planeamento ocorreu primeiro em favor da valorização da técnica de zonamento e depois como resultado de uma visão do plano mais “estratégica” e menos comprometida com soluções físico-formais.

Os resultados da “erosão” a que estão sujeitos os antigos paradigmas do planeamento, associados à autoridade do Estado, ao plano como representação de visão futura do território e ao desenho como instrumento para dar forma ao território ao serviço do Plano, são constatáveis ao nível da falta de estrutura dos territórios, da indefinição de limites e da dificuldade em identificar formas urbanas.

Perante estes fenómenos encontramos duas posturas principais:

- A da aceitação desta situação como resultado da territorialização da sociedade, sem apresentar alternativas
- A da associação desta situação às correntes urbanísticas do passado, como forma de afirmar novas correntes urbanísticas e novos movimentos. Movimentos com o do “Novo Urbanismo”, obras como *Towards an Urban Renaissance* e figuras como Leon Krier são exemplos de correntes, documentos e arquitectos que adoptaram o Movimento Moderno como objecto de crítica mais ou menos evidente para afirmação dos seus próprios ideais

Contributos da abordagem empírica da AML para a definição de descontinuidade

Nos capítulos 6, 7 e 8 abordámos alguns temas relevantes para aprofundar o conceito de descontinuidade. Conhecer as tendências ao nível da ocupação do território, as formas de ocupação do território em termos de malhas e de tecidos construídos, bem como de formas, e os planos com maior intervenção ao nível do desenho constituiu um contributo valioso para a definição de descontinuidade. A abordagem efectuada para a AML veio comprovar:

- Ao nível das **tendências**:
 - A existência de tendências territoriais “pesadas” associadas a estes novos territórios, caracterizáveis em quatro grandes conjuntos; consubstanciam-se em elementos singulares, em renovação da malha existente, em grandes promoções imobiliárias e na recuperação das áreas de suburbanização
 - A falta de articulação entre estas tendências do ponto de vista das soluções morfo-tipológicas e de mistura de usos, tanto mais evidente quanto maior a proximidade entre si ou com os espaços pré-existentes
 - A existência de processos de segregação que impedem a combinação de usos distintos “só” porque correspondem a tendências distintas
- Ao nível dos **traçados**:
 - O aparecimento de malhas geradoras de traçados homogéneos, embora com uma dimensão de área abrangida muito variada, com uma predominância de pequenas áreas na AML norte e de grandes áreas na AML sul

- A expressão residual de espaços vagamente consolidados, entendendo estes como espaços cuja delimitação é funcional e fisicamente clara e inequívoca
- A falta de articulação entre malhas urbanas com valor estruturante (tais como grandes eixos) e elementos edificados também com valor estruturante
- A presença de ocupações que se afirmam mais por relação com as infra-estruturas que com a estrutura urbana
- A ausência de articulação entre formas urbanas deixando à margem elementos estruturantes edificados e de malha
- Ao nível dos **planos**:
 - O uso de instrumentos de desenho e de planeamento sem que se vislumbre definição de estratégias para a estruturação do território
 - O dimensionamento das áreas de intervenção de programas e de planos em função dos problemas territoriais e em detrimento das soluções
 - O uso não articulado de instrumentos de planeamento com funções distintas, no caso planos de urbanização e de pormenor (de uma forma geral um é usado em vez do outro em vez do primeiro servir de enquadramento ao segundo)

Contributos do estudo de caso para a definição de descontinuidade

No capítulo 9 preocupámo-nos em evidenciar os aspectos que poderiam contribuir para melhor complementar a definição de descontinuidade bem como a sua abordagem. O estudo de caso veio demonstrar:

- Que a instabilidade da forma pode ser também um fenómeno recente afectando ocupações aparentemente mais estáveis (caso da Quinta do Conde, cujo processo se iniciou nos anos 60 e desde muito cedo foi confinado às grandes propriedades que estão na base do processo de parcelamento ilegal) mercê do impacto das tendências territoriais
- Que o novo papel dos territórios numa lógica metropolitana ainda é escassamente entendida ao nível dos planos de urbanização e de pormenor
- Que as estruturas urbanas podem estar presentes na organização interna dos territórios recentes mas falhar na sua articulação com os espaços exteriores, facto bastante influenciado pela configuração dos processos de ocupação das últimas décadas
- Que os limites da forma urbana podem existir mas apesar disso não ter valor urbanístico, por não corresponderem a estruturas urbanas
- Que o estabelecimento da relação entre espaços construídos e espaços não construídos através de elementos estruturantes à escala metropolitana é um campo completamente inexplorado

O que se pode retirar do estudo de caso para a compreensão do território da AML

Tendo em conta as conclusões acerca da análise do estudo de caso apresentadas na síntese da abordagem empírica (capítulo 9) relevam-se os contributos mais significativos para a compreensão das discontinuidades ao nível do conjunto da AML:

- O contributo das tendências territoriais para as discontinuidades, também em contextos de contiguidade espacial com pré-existências
- A dificuldade dos planos em abordar estas novas ocupações, adoptando para as áreas de expansão regras associadas às ocupações do passado
- O subaproveitamento dos traçados da malha urbana como suporte para criar uma estrutura de articulação com espaços de importância metropolitana, remetendo-se para uma dimensão meramente local
- A dependência das estruturas urbanas mais da organização funcional do que de questões morfo-tipológicas
- A insuficiência dos traçados actuais mais em termos de escala, do que em termos de dimensão

O que se pode retirar da abordagem empírica para a síntese com a abordagem teórica

Dos resultados da abordagem empírica resultam um conjunto de contributos para a realização de uma síntese com os aspectos que nos pareceram mais relevantes ao nível da abordagem teórica:

- A possibilidade de os planos poderem ser veículos de formas distintas de ocupação do território, tanto do ponto de vista morfo-tipológico como do ponto de vista funcional; por outro lado a especialização dos instrumentos de gestão territorial pode contribuir para uma ainda maior fragmentação e/ou segregação espacial; neste contexto, o plano pode ser também ele encarado como fonte de discontinuidade
- As diversas interpretações de valores associáveis aos territórios urbanos devem contribuir para a abordagem de territórios sem perspectivas de consolidação num horizonte próximo (entendendo a consolidação do espaço urbano na forma como é concebida ao nível da cidade tradicional)
- As questões que se colocam em termos morfo-tipológicos são tanto resultantes da grande fragmentação das malhas como da grande extensão das mesmas, sendo que neste caso o principal aspecto crítico é o da pouca hierarquização
- A mistura de usos é um conceito afectado pela segregação espacial imposta pelas tendências territoriais; a abordagem temática da cidade faz com que a cada tendência se associe uma atitude pouco articulada com a cidade existente e em especial com as restantes tendências
- As infra-estruturas não só fundamentam a organização dos novos territórios como, num contexto de escassez de liderança pública, substituem a estrutura enquanto factor fundamental para a organização e o desenho da cidade

Desde o início, pretendemos encontrar ferramentas para a leitura dos territórios recentes e compreender as questões novas que estes aportam ao planeamento. A presente investigação permitiu desmistificar o efeito redentor que o planeamento e o desenho aparentam ter obrigatoriamente para o território. Terminamos esta dissertação com a noção de que, afinal, a descontinuidade é também fruto de processos que envolvem erudição, cultura e conhecimento, concebida num contexto de abundância de instrumentos de planeamento e de crescente cumprimento de regras urbanísticas.

-

CAPÍTULO 12 – Modelo de intervenção em áreas de descontinuidade às diferentes escalas

A investigação teórica e a investigação empírica levadas a cabo permitiram retirar um conjunto de conclusões explicativas das descontinuidades. A segunda questão de investigação que colocámos no início deste trabalho ficará agora respondida com a apresentação de um modelo de intervenção centrado nos aspectos que considerámos críticos: a dimensão das intervenções, as continuidades estruturantes e, por último, o desenho das fronteiras que separam territórios urbanos.

Premissas para resolver a descontinuidade a partir dos valores associáveis à cidade e dos paradigmas associados ao planeamento

O modelo de abordagem das descontinuidades deverá surgir em articulação com o que, no capítulo 11, se disse acerca da sua definição em função dos valores associáveis à cidade e dos paradigmas associados ao planeamento:

- Sobre os diferentes valores associados à cidade, é necessário que se seleccionem os valores que, pela dominância, consistência e coerência, possam contribuir para formas de ocupação mais próximas de cidade enquanto modelo urbanístico
- Sobre as mudanças de paradigmas, é necessário que se faça uma leitura do território centrada na compreensão do papel do Estado, do Plano e do Desenho; esta leitura permitirá perceber o que marcou negativamente cada território; se um Estado ausente no desenho de elementos estruturantes, se planos que privilegiam o processo e a negociação desvalorizando questões urbanísticas; se um desenho executado com base em regras quantitativas

Premissas para resolver a descontinuidade a partir das tendências territoriais, dos traçados e dos planos

O modelo de abordagem das descontinuidades deverá surgir ainda em articulação com o que, no capítulo 11, se disse acerca da sua definição em função das tendências territoriais, das malhas e tecidos construídos e dos planos:

- Sobre as tendências territoriais que afectam a AML, identificá-las e abordar as questões que contribuem para a articulação com a cidade pré-existente e entre tendências
- Sobre os traçados de padrão ortogonal, identificar conjuntos homogêneos e elementos com valor estruturante
- Sobre os planos, analisar a forma como interpretam os valores associáveis à cidade, o papel que atribuem ao desenho, a abordagem que fazem de tendências e a atenção prestada aos traçados

Passos para a abordagem das discontinuidades

A abordagem dos aspectos atrás mencionados permitirá diagnosticar as discontinuidades a ser tratadas ao nível morfo-tipológico e ao nível de estrutura funcional. Ao nível morfo-tipológico é importante que se defina com clareza a interpretação dada aos valores de urbanidade, densidade, periferia e ecologia. Ao nível da estrutura de usos é importante que a abordagem das discontinuidades clarifique a interpretação dos valores de centralidade e mistura de usos.

Esta separação entre valores associados aos aspectos morfo-tipológicos e valores associados aos aspectos funcionais não é estanque, resultando antes da leitura da relação dominante entre estes aspectos e aqueles valores. Este reconhecimento não é impeditivo que um destes valores contribua simultaneamente para a abordagem da discontinuidade ao nível morfo-tipológico e ao nível da mistura de usos.

Princípios para a abordagem das discontinuidades ao nível morfo-tipológico

Ao nível das questões morfo-tipológicas, o “descompasso” do espaço tendo em conta a relação entre elementos construídos e não construídos e a consolidação do espaço público, deverá ser abordado conferindo continuidade a espaços fragmentados e “fragmentando” espaços demasiado extensos e sem estrutura.

Estes objectivos poderão ser alcançados através dos traçados, tirando partido de grandes eixos (a criar no primeiro caso e a valorizar no segundo caso) que se possam organizar de forma estruturante face aos fragmentos ou às grandes extensões homogéneas.

Ao nível da diversidade de espaços públicos encontrada, é importante ter em conta que espaços públicos consolidados da forma como estamos habituados a pensar em termos de cidade tradicional e compacta, serão apenas um dos tipos de espaço que existirá nos nossos territórios urbanos nas próximas décadas.

Tal constatação implica:

- Conferir estabilidade aos espaços não consolidados, sejam eles espaços que designámos “com construção” ou espaços “traçados”
- Clarificar para os espaços não consolidados a separação entre espaço público e espaço privado e a organização funcional de forma clara do espaço público
- Ter em conta que nesta óptica o espaço público ganha força e valências novas, sendo a oportunidade para o estender a novos territórios nomeadamente aos territórios com valor ecológico

Princípios para a abordagem das discontinuidades ao nível funcional

Neste contexto, do nosso ponto de vista, a postura relativamente aos modelos urbanísticos do passado parece falhar ao atribuir ao Movimento Moderno a maior parte dos problemas da

cidade actual, estamos menosprezando o facto de os territórios actuais resultarem muito mais de uma reorganização de usos muito do que de uma qualquer corrente urbanística. A reorganização de usos a que se tem assistido tem sido validada por instrumentos de planeamento de forma pouco criteriosa.

Ao nível dos princípios para a abordagem das discontinuidades em termos funcionais parece-nos essencial o tratamento de três questões fundamentais através das seguintes acções:

- Definir uma estrutura funcional, obedecendo aos princípios da diversidade (quanto a equipamentos, comércio, serviços e indústrias de pequena dimensão e compatíveis com os restantes usos) e da hierarquia (tratando-se quer de usos de carácter diário, ocasional ou excepcional)
- Articular usos residenciais com usos não residenciais, obedecendo ao princípio da proximidade (fixando este em distâncias de ligação a percorrer a pé que oscilem entre os 400 metros e os 600 metros de distância)
- Ligar os lugares com os nós metropolitanos obedecendo ao princípio da complementaridade entre a oferta de uns e de outros

Como alcançar os princípios enunciados

Para alcançar os objectivos enunciados é necessária uma mudança de paradigmas:

- Aceitando a necessidade do Estado partilhar com o sector privado a construção de elementos estruturantes dos territórios urbanos, mas sem abdicar de dar referências urbanísticas relativamente a esses mesmos elementos estruturantes construídos pelos privados
- Aceitando a importância dos processos mas ainda assim sem desvalorizar o papel do plano – documento, não se coibindo de dar uma visão futura relativamente aos elementos que garantem a estrutura (substituindo forma concreta por princípios da forma)
- Aceitando a importância dos parâmetros quantitativos dos planos da estratégia, mas sem descurar o desenho

Recomendações decorrentes da abordagem das discontinuidades específicas para a AML

Ao nível específico da AML recomenda-se que, de forma a abordar as discontinuidades, se elejam como acções:

- Articular soluções urbanísticas ao nível da estrutura urbana, reportadas às tendências territoriais identificadas no capítulo 6, tendo em conta o carácter estruturante de cada tendência
- Garantir que na articulação entre tendências territoriais e entre estas e a cidade pré-existente existem soluções conjuntas ao nível morfo-tipológico e de mistura de usos

- Apostar na continuidade dos traçados, associando os elementos estruturantes da malha urbana aos elementos estruturantes construídos e garantindo que os elementos estruturantes que compõem a estrutura se destacam não são pela atractividade do uso em termos estritamente funcionais, como em termos de poder e com valor simbólico
- Impedir que as infra-estruturas sejam usadas deliberada ou indeliberadamente como elemento com efeito de segregação da ocupação, substituindo-as por estruturas urbanas
- Promover a ascensão dos espaços públicos estruturantes à condição de espaços consolidados, do ponto de vista funcional e físico
- Consolidar as diferentes formas urbanas, articulando-as através de elementos estruturantes, fazendo com que malhas e elementos edificados tenham protagonismo nessa articulação
- Produzir instrumentos de planeamento de forma articulada, considerando áreas de intervenção de dimensão suficiente para ser gerada estrutura de “amarração” aos territórios envolventes ou garantir em casos de ocupações mais isoladas que ganhem autonomia, tendo como referência como área mínima de intervenção de 50 hectares
- Elaborar cumulativa e não alternativamente planos de urbanização e planos de pormenor como forma de preservar a coesão entre a dimensão urbana da “cidade” com o “bairro”

Recomendações decorrentes da abordagem das discontinuidades específicas para o estudo de caso da Quinta do Conde

Como resultado do estudo de caso recomenda-se que, de forma a abordar as discontinuidades, se elejam como acções:

- Dar particular atenção à instabilidade da forma urbana motivada por novas tendências territoriais, ao desenho dos limites enquanto parte das estruturas urbanas em que se combinam espaços públicos e edifícios de carácter estruturante.
- Realizar um esforço especial na articulação de estruturas com os espaços exteriores aos espaços construídos, estendendo traçados, mas também aceitar a “interferência” de traçados exteriores no interior da forma urbana
- Apostar no papel metropolitano destas intervenções, tirando partido das tendências territoriais, associando estrutura às infra-estruturas, inovando ao nível das soluções dos planos em vez de sistematicamente reproduzir soluções existentes
- Estimular a combinação da importância metropolitana com a dimensão local
- E por último, optar num quadro de fragmentação como o diagnosticado em capítulos anteriores entre formas potenciadoras de organização territorial e outras sem relevância nesta matéria

Concluimos assim o desenvolvimento de um modelo de intervenção para áreas de descontinuidade. Uma palavra última para a necessidade de compatibilizar os princípios apresentados com as tendências observadas. Levar elementos singulares, com valor estruturante, para dentro de áreas que carecem de estrutura, aparenta ser tarefa difícil: a atracção exclusiva exigida por alguns destes elementos, o carácter “limpo” das intervenções a promover-se como a “nova cidade” geram um afastamento face aos meios “contaminados” da cidade existente. A afirmação que aqui fizemos da centralidade como elemento de valor simbólico (de poder, religioso, etc.) deve ser parte da chave para a resolução deste problema. Um número significativo dos elementos simbólicos da cidade é de iniciativa pública, desde os monumentos, às sedes de poder (administrativo, judicial ou político) e a alguns equipamentos. Pedir ao Estado que exerça o papel que lhe compete no ordenamento do território, usando estas centralidades de sua iniciativa para estruturar áreas no âmbito da reabilitação de subúrbios ou na renovação da malha existente, e com vista à consolidação de espaço público, seria um ganho significativo na abordagem das descontinuidades aqui referidas.

BIBLIOGRAFIA

1. AA. VV., (1996), *Livro Branco da Arquitectura e do Ambiente Urbano em Portugal*, Lisboa, Ed. Associação dos Arquitectos Portugueses
2. AA. VV., (1999), *Recovering Landscape – Essays in Contemporary Architecture*, James Corner (ed.), Nova Iorque, Princeton Architectural Press
3. AA. VV., (2000), «Concursos 1998 1999», *Jornal Arquitectos*, nº 194, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, p. 14-105
4. AA. VV. (2000), *Human Geography Dictionary*, (4ª edição), R. Johnston, D. Gregory, G. Pratt e M. Watts (ed.), Oxford, Blackwell Publishers
5. AA. VV., (2000) *Porto 2001: regresso à Baixa*, Porto, FAUP publicações
6. AA. VV., (2001), *Cities for the New Millennium*, (1ª edição), Marcial Echenique Andrew Saint (ed.), Londres, Spon Press
7. AA. VV., (2003), *Tschumi*, Giovanni Damiani (ed.), Londres, Ed. Thames & Hudson
8. AA. VV., (2004), *L'explosió de la ciutat – Morfologies, mirades i mocions*, (1ª edição), Antonio Font (ed.), Barcelona
9. AA. VV., (2009), *Projets et Stratégies Urbaines, Regards Comparatifs*, Alain Bourdin e Robert Prost (dir.), Marselha, Ed. Parenthèses
10. ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO DISTRITO DE SETÚBAL, (2000), *Proposta Técnica do Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território da Área de Coima*, Setúbal, (polic.)
11. AJUNTAMENT DE BARCELONA, COL·LEGI D'APARELLADORS I ARQUITECTES DE BARCELONA, COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA, (1999), *Barcelona 1979 / 2004, del desarrollo a la ciudad de calidad*, catálogo de exposição editado pelo Ajuntament de Barcelona, Barcelona
12. ALEXANDER, C., (1965), «A City is not a Tree», *Architectural Forum*, April-May, Vol. 122, p. 58-62
13. ALVES, F., (2003), *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta Metodológica*, (1ª edição), Lisboa, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian e Ministério da Ciência e do Ensino Superior
14. ANGELET, J., (2000), «La descentralización del empleo y de la residencia en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 124-144
15. ANÓNIMO, (2004), «Interior ainda não aderiu ao novo modelo territorial», *Diário de Notícias*, 17 de Novembro
16. ARCHER, J., (1997), «Colonial suburbs in south Asia, 1700/1850», *Visions of Suburbia*, (1ª edição), Roger Silverstone (ed.), Londres, Routledge

17. ASCHER, F., (1995), *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*, (1ª edição), Oeiras, Celta Editora Lda.
18. ASCHER, F., (1996) «The Metapolis, or the end of the outskirts», *European 4*, Paris-Le Grand Arche, European Publications, (ou *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, Paris 1995)
19. ASCHER, F., (2004), *Les Nouveaux Principes de l'Urbanisme*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube
20. AUGÉ, M., (2002), *Non Luoghi*, Milão, Ed. Elèuthera
21. BANDEIRA, P., (2001), «Entrevista a Vito Acconci», *In Si(s)tu*, nº 1, Porto, Ed. Porto 2001, p. 8-17
22. BARRETO, A. ET AL., (1996), *Cadernos do Público 8 Portugal 1960/1995: Indicadores Sociais*, Lisboa, Ed. Jornal32 Público
23. BARRETO, A. (org.), (2000), *A Situação Social em Portugal, 1960-1999*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais
24. BENÈVOLO, L., (1994), *La captura del infinito*, Madrid, Celeste Ediciones
25. BOHIGAS, O., (1986), *Reconstrucción de Barcelona*, Dirección General de Arquitectura y Edificación, Madrid, MOPU
26. BORBONET, C. (coord.), (1999), *Oriol Bohigas, Pasión por la Ciudad*, catálogo da exposição, Ed. ELECTA e Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona
27. BORJA, J. ET AL., (1997), *Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información*, (4ª edição), Madrid, Grupo Santillana de Ediciones, S. A.
28. BORJA, J., (1998), *Reflexões Sobre o Planeamento Estratégico Urbano*, Ed. G. R. I. I. I. / Câmara Municipal de Lisboa
29. BORJA, J., (2003), *La Ciudad Conquistada*, Madrid, Alianza Editorial S. A.
30. BRAGHIERI, G., (1986), *Aldo Rossi*, (3ª edição), Barcelona, Ed. Gustavo Gili
31. BUSQUETS, J., (1999), *La urbanización marginal*, Barcelona, Edicions UPC
32. CABRAL, J., (2002), «Para uma Política de Cidades – Os imperativos, as novas políticas urbanas, as questões críticas», *Sociedade e Território*, nº 33, Porto, Edições Afrontamento, p. 24-35
33. CALTHORPE, P. ET AL., (2001), *The Regional City*, Washington, Island Press
34. CÂMARA MUNICIPAL DE AMADORA, (2001), *PROQUAL Programa Estratégico de Intervenção no Núcleo Urbano da Brandoa, Amadora, Amadora*, (polic.)
35. CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, (1992), *Plano Estratégico de Lisboa*, Lisboa, Ed. Câmara Municipal de Lisboa
36. CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, (1995), *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa 1990-1995*, Lisboa, Lisboa, Ed. Câmara Municipal de Lisboa
37. CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA, (2000), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Lisboa, Ed. Câmara Municipal de Lisboa
38. CÂMARA MUNICIPAL DE LOURES (2001), *PROQUAL Prior Velho Sacavém Programa Estratégico de Intervenção*, Loures, (polic.)

39. CÂMARA MUNICIPAL DE MOITA (2001), *PROQUAL Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa Programa Estratégico de Intervenção Revitalização Urbana da Baixa da Banheira / Vale da Amoreira, Moita*, (polic.)
40. CÂMARA MUNICIPAL DE ODIVELAS, (2001), *Projecto Integrado de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Odivelas PROQUAL*, Odivelas, (polic.)
41. CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS, (2001), *PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa Programa Estratégico de Intervenção*, Oeiras, (polic.)
42. CÂMARA MUNICIPAL DE SETÚBAL / QUATERNAIRE PORTUGAL, (2001), *PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa Programa Estratégico de Intervenção Concelho de Setúbal*, Setúbal (polic.)
43. CARVALHO, J., (2003), *Ordenar a Cidade*, Coimbra, Quarteto Editora
44. CHING, F., (1995), *Arquitectura: forma, espacio y orden* (10ª edição), Barcelona, Ed. Gustavo Gili
45. CERASOLI, M., (2003), «Urban Quality and Town Planning. A Meeting with Marcello», Vittorini», www.planum.net/topics/themesonline-vittorini.html
46. CERTEAU, M. de, (1990), *L'invention du Quotidien*, Paris, Ed. Gallimard
47. CHOAY, F., (1995), «Hacia un nuevo estatuto de los signos de la ciudad», *Astragalo*, nº2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 9-18
48. CIORRA, P., (2000), «Laminations, Ten Concepts», *New Italian Architecture*, (1ª edição), CIORRA, P.; D'ANUNTIIS, M. (ed.), Milão, Skira Editore S. p. A., p. 11-15
49. COL-LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA, (2004), *L'explosió de la ciutat*, António Font (ed.), Barcelona, Col-legi d'Arquitectes de Catalunya
50. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (1991), *Proposta Técnica do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, (polic.)
51. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (1991), *PROTAML, 1ª fase, Caracterização*, Lisboa, MPAT
52. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (2001), *PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, (polic.)
53. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (2002), *Fazer com as Populações – URBAN II Amadora; Critérios de Avaliação de Desenho de Espaço Público*, Lisboa, (polic.)
54. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (2002), *Proposta Técnica do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*, Lisboa, (polic.)

55. COMISSÃO DE COORDENAÇÃO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO, (2001), *PROQUAL – Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa*, Ministério do Planeamento
56. COMISSÃO EUROPEIA (1999), *EDEC – Esquema de Desenvolvimento Europeu Comunitário*, Luxemburgo, Ed. Office for Official Publications of the European Communities
57. CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE SAINT-DENIS, (2004), *L'aménagement et la valorisation de la rivière la Coïna. Arrondissement de Setúbal – Portugal*, Bobigny
58. CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS, (2003), *A Nova Carta de Atenas 2003 – A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI*, Paulo V. D. Correia e Isabel Maria da Costa Lobo (ed.), Lisboa
59. CORBOZ, A., (1994), «The Sprawling City», catálogo da exposição *Cities: from the Balloon to the Satellite*, Barcelona, Centre de Arte Contemporània, Angle Editorial, p. 35-38
60. CROSS, G., (1997), «The suburban weekend», *Visions of Suburbia*, (1ª edição), Roger Silverstone (ed.), Londres, Routledge
61. CULLEN, G., (1996), *Paisagem Urbana*, Lisboa, Edições 70
62. DELGADO, M., (2001), «El Espacio Público como crisis de significado», *In Si(s)tu*, nº 1, Porto, Ed. Porto 2001, p. 58-69
63. DEMATTEIS, G., (1985), «Contro-urbanizzazione e strutture reticolari», Bianchi y Magnani (ed.), *Sviluppo Multirregionale: Teorie, Metodi, Problemi*, Milão, Ed. Franco Angeli
64. DEMATTEIS, G., (1989), «From counterurbanization to the network city», comunicação apresentada no *II Workshop of the Joint Program on Regional Science Studies in Southern Europe*, Nápoles
65. DEMATTEIS, G., (1990), «Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari», Curti y Diappi (ed.), *Gerarchie e Reti di Città: tendenze e politiche*, Milão, Ed. Franco Angeli
66. DEMATTEIS, G., (1995), «Geografía y lenguaje de las cosas: La superficie y lo "invisible"», *Astragalo*, nº 2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 51-58
67. DEMATTEIS, G. (ed.), (1998), *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*, Barcelona, Centre de Arte Contemporània, Angle Editorial
68. DGOTDU, (2004), *3º Relatório do Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território*, www.dgotdu.pt/pnpot
69. DONAIRE, J. A., (1999), «La geografía del turismo después del fordismo: turistas en las fábricas, turistas en los centros comerciales», *Sociedade e Território*, nº 28, Porto, Edições Afrontamento, p. 55-68
70. DRANSFELD, E., (2000), «Nuevos enfoques del planeamiento urbanístico: Los instrumentos de regulación e gestión desde una perspectiva alemana», *Urban*, nº 4,

- Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 91-104
71. DUNCAN, N. ET AL., (1997), «Deep suburban irony», *Visions of Suburbia*, (1ª edição), Roger Silverstone (ed.), Londres, Routledge
 72. ELLIN, N. (1996), *Postmodern Urbanism*, (1ª edição), Oxford, Blackwell Publishers
 73. EMILIA-ROMAGNA REGIONAL AUTHORITY, (2003), «The redevelopment of stations as an occasion for urban renewal», <http://www.planum.net/rer-stations/index.htm>
 74. FERNÁNDEZ, R., (1999), «Proyectando el siglo XXI», *Astragalo*, nº 13, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 49-60
 75. FERNÁNDEZ-ALBA, A., (1995), «Metropolis de Oasis Oxidados», *Astragalo*, nº 2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 3-6
 76. FERNÁNDEZ-ALBA, A., (1999), «Relato metropolitano», *Astragalo*, nº 13, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 9-14
 77. FERREIRA, A. F., (1999), «Para uma política de cidades», *Sociedade e Território*, nº 29, Porto, Edições Afrontamento, p. 4-13
 78. FERREIRA, N., (2004), «Comerciantes do Laranjeiro queixam-se das obras do metro», *Público*, 22 de Maio
 79. FERREIRA, V. M., INDOVINA, F. (org.), (1999), *A Cidade da EXPO'98: Uma Reconversão na Frente Ribeirinha de Lisboa?*, (1ª edição), Lisboa, Editorial Bizâncio, Lda.
 80. FERRER AIXALA, (2004), «El nuevo urbanismo metropolitano de Barcelona: Badalona, de los déficit a la calidad», *Urban*, nº 9, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 45-54
 81. FILHO, C., (2003), *Reinvente seu bairro*, (1ª edição), São Paulo, Editora 34
 82. FRANÇA, J.-A., (1981), *A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina*, (2ª edição), Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa
 83. FONSECA, M., (1990), *População e Território*, Lisboa, Ed. Universidade de Lisboa e Instituto Nacional de Investigação Científica
 84. FOOT, J., (2000), «The Urban Periphery, Mith and Reality: Milan 1950-1990», *City*, nº 1 - 4º volume, Oxford, Taylor & Francis Ltd, p. 7-26
 85. FREY, H., (1999), *Designing the city: towards a more sustainable form*, Londres, Routledge
 86. FUTAGAWA, Y. (ed.), (1997), «Bernard Tschumi», *GA Document Extra 10*, Tóquio, A. D. A. Edita Tokyo
 87. GAGO, J. ET AL., (2004), «Nuevos sectores residenciales – Ciudad-Jardín Oeste 1 y 2 – de Fuenlabrada, 2002-2003: reconstruyendo la periferia», *Urban*, nº 9, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 81-95

88. GAVIRA, J., GAVIRA, C., (1999), *Madrid, Centro y Periferia*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, S. L.
89. GONÇALVES, C., (2004), «A Arquitectura está condenada a ser sempre contemporânea» (entrevista a Gonçalo Byrne), *Jornal Arquitectos*, nº 216, de Julho, Agosto e Setembro, Lisboa, Centro Editor Livreiro da Ordem dos Arquitectos, p. 10-21
90. GONZÁLEZ, M. J., (2000), *Políticas y estrategias urbanas: La distribución del espacio privado y público en la ciudad*, (1ª edição), Madrid, Editorial Fundamentos
91. GRAHAM, S; MARVIN, S., (2001), *Splintering Urbanism*, (1ª edição), Londres e Nova Iorque, Routledge
92. GWILLIAM, M. ET AL., (1998), *Sustainable renewal of suburban areas*, York, York Publishing Services
93. HALL, P., (1996), *Urban and Regional Planning*, (3ª edição), Londres, Routledge
94. HALL, P., (2000), «Planificación y gestión de la ciudad emergente», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 14-30
95. HARTLEY, J., (1997), «The sexualization of suburbia», *Visions of Suburbia*, (1ª edição), Roger Silverstone (ed.), Londres, Routledge
96. HARVEY, D., (1996), «Cities or Urbanization?», *City ½ It All Comes Together in Los Angeles?*, Oxford, Taylor & Francis Ltd
97. HARVEY, D., (1989), *The Urban Experience*, (1ª edição), Oxford, Blackwell Publishers
98. HARVEY, D., (1997), «Contested cities: social process and spatial form», *Transforming Cities: Contested Governance and New Spatial Divisions*, Nick Jewson and Susan MacGregor (ed.), Londres, Routledge
99. HEBBERT, M., (2000), «El Grupo de Trabajo – Task Force – y el nuevo enfoque del urbanismo británico», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 82-90
100. HEELING, J. ET AL., (1999), «The city has been sustainable for centuries», *Archis*, nº 2, Roterdão, Netherlands Architecture Institute with Elsevier Business Information, p. 31-41
101. HILBERSEIMER, L., (1999), *La Arquitectura de la Gran Ciudad*, (2ª edição), Barcelona, Ed. Gustavo Gili
102. INGERSOLL, R. (1996), «Tres tesis sobre la ciudad», *Revista de Occidente*, nº 185, Madrid, Fundación Ortega y Gasset, p. 11-44
103. INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, (2000), *A Situação Social em Portugal 1960-1999 Volume II Indicadores sociais em Portugal e na União Europeia*, António Barreto (org.), Lisboa, Ed. Imprensa de Ciências Sociais
104. INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, (2000), *Caracterização e Delimitação de Áreas Metropolitanas num Contexto. Estudo Prospectivo do Sistema Urbano do Sudoeste Europeu Parte A: Delimitação das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto*, Setembro de 2000, Lisboa, (polic.)

105. INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, (2001), *Delimitação e Caracterização de Áreas Metropolitanas num Contexto Territorial (Parte B: Caracterização das Regiões Metropolitanas de Lisboa e Porto)*, versão preliminar, Setembro de 2001, Lisboa, (polic.)
106. INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, (2002), *Atlas das Cidades de Portugal vol. I*, Lisboa, Ed. Instituto Nacional de Estatística
107. INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, (2004), *Atlas das Cidades de Portugal vol. II*, Lisboa, Ed. Instituto Nacional de Estatística
108. JACOBS, J., (2000), *Morte e vida de grandes cidades*, São Paulo, Ed. Martins Fontes
109. KEATING, W., KRUMHOLZ, N., (1999), *Rebuilding Urban Neighborhoods, Achievements, Opportunities and Limits*, Thousand Oaks, California, Sage Publications Inc.
110. KHADER, B. (1996), «La ciudad árabe de ayer a hoy: elementos para una reflexión», *Revista de Occidente*, nº 185, Madrid, Fundación Ortega y Gasset, p. 63-84
111. KOOLHAAS, R. (1996), «Qué fue del urbanismo?», *Revista de Occidente*, nº 185, Madrid, Fundación Ortega y Gasset, p. 5-10
112. KOOLHAAS, R. ET AL., (1998), *S, M, L, XL*, (2ª edição), Nova Iorque, The Monacelli Press Inc.
113. KOOLHAAS, R., (2001), *Delirious New York, un manifesto retroattivo per Manhattan*, Milão, Ed. Electa
114. KRIER, L., (1999), *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, Lisboa, Estar-Editora, Lda.
115. KRÜGER, M. ET AL., (1999), «Fernando Távora: a polémica do Freixo», *Em Cima do Joelho*, nº 1, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
116. LE CORBUSIER, (1981), *El Urbanismo de los tres establecimientos humanos*, Barcelona, Editorial Poseidon
117. LEÓN, F., (1995), «Nihilismo y comunidad en el espacio urbano», *Astragalo*, nº 2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 37-42
118. LIERNUR, J., (1997), «Toward a Disembodied Architectural Culture», *Anybody*, p. 196-201, Ed. Cynthia C. Davidson
119. LOBO, M., (1995), *Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco*, (2ª edição), Porto, Ed. DGOTDU/FAUP
120. LÓPEZ, R., (2000), «Madrid 1979-1999. Perfiles de un transformación urbana desconocida», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 106-123
121. LÓPEZ, R., (2004), «Morfología y características de las nuevas periferias. Nueve paisajes residenciales en la región urbana de Madrid», *Urban*, nº 9, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 56-80

122. LORÉS, M., (1997), «Kathy Prendergast – City Drawings», *Contemporary Visual Arts*, nº 15, p. 70-71
123. LYNCH, K., (1968), *The Image of the city*, (5ª edição), Massachusetts, MIT Press
124. LYNCH, K., (1996), *City Sense and City Design: writings and projects of Kevin Lynch*, (3ª edição), Tridib Banerjee e Michael Southworth (ed.)
125. LYNCH, K., (1985), *La Buena Forma de la Ciudad*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili
126. MANTEROLA, J., (1999), «La estructura resistente en la arquitectura actual», *Astragalo*, nº 13, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 69-94
127. McDONOUGH, G. W. (1996), «Contrapuntos urbanos: los Chinatowns y las ciudades de Norteamérica», *Revista de Occidente*, nº 185, Madrid, Fundación Ortega y Gasset, p. 85-104
128. MELA, A., (1996), *A Sociologia das Cidades*, (1ª edição), Lisboa, Editorial Estampa
129. MENDES, M., (1990), *O Planeamento Urbano na Comunidade Europeia*, Lisboa, Publicações Dom Quixote
130. MOLINA, V., (2001), «Cidade do México», *In Si(s)tu*, nº 1, Porto, Ed. Porto 2001, p. 40-43
131. MONCLÚS, F., (1998) «Estrategias urbanísticas y crecimiento suburbano en las ciudades españolas: el caso de Barcelona», *La Ciudad Dispersa*, Barcelona, Ed. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
132. MONCLÚS, F., (1998) «Suburbanización y nuevas periferias», *La Ciudad Dispersa*, Barcelona, Ed. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
133. MOPU, (1990), Catálogo da exposição «10 años de planeamiento urbanístico en España 1979 - 1989», (2ª edição)
134. MONTANER, J., (2001), *A Modernidade Superada – Arquitectura, Arte e Pensamento do Século XX*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili
135. NEEDHAM, B., (1999), «Spatial Planning as a Design Discipline: and what that means for Planning Education», *Sociedade e Território*, nº 29, Porto, Edições Afrontamento, p. 53-62
136. NEW JERSEY OFFICE OF STATE PLANNING (2000), *Designing New Jersey*, New Jersey
137. NORBERG-SCHULZ, C., (1985), *Arquitectura Occidental*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili
138. OLIVA, F., (2000), «Nuevos enfoques de la planificación urbana en Italia», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 38-66
139. OLIVA, F., (2002), *L' Urbanística di Milano – quel che resta dei urbanistici nella crescita e nella trasformazione della città*, (1ª edição), Milão, Ulrico Hoepli Editore S. p. A.
140. OLIVEIRA, F., (2002), «Evolução do Quadro Legal dos PROTs», *Sociedade e Território*, nº 34, Porto, Edições Afrontamento, p. 10-17

141. ONDATEGUI, J., (1997) «Nuevos Espacios Productivos: Tecnología, Industria y Servicios en la Región de Madrid», *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, nº 112, Madrid, Ministerio de Fomento, p. 357-358
142. PAGE, S. ET AL., (2003), «Telecommunications and Urban Design», *City*, vol. 7, nº 1, Abril, p. 73 - 94, Oxford, Taylor & Francis Ltd
143. PORTAS, N., (2005), *O Tempo das Formas vol. I: A Cidade Feita e Refeita*, Guimarães, Ed. Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho
144. PORTAS, N. ET AL., (1998) «La Región Atlántica Norte de Portugal: metrópolis o metápolis?», *La Ciudad Dispersa*, Barcelona, Ed. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona
145. PORTAS, N., (2002), «Depoimento de Nuno Portas (Secretário de Estado da Habitação do 1 e 2 Governos Constitucionais)», *Sociedade e Território*, nº 33, Porto, Edições Afrontamento, p. 8-23
146. PORTAS, N. ET AL., (2003), *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian
147. PRADA, J. M., (1997), «Ciudad y mercado. Deslocalización frente a dispersión», *Astragalo*, nº 5, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 47-68
148. RENARD, V., (2000), «Nuevos instrumentos para nuevos retos», *Urban*, nº 4, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 67-81
149. ROSSI, A., (1977), *A Arquitectura da Cidade*, Lisboa, Edições Cosmos
150. ROWE, C. ET AL., (1998), *Ciudad Collage*, (2ª edição), Barcelona, Ed. Gustavo Gili
151. RUIZ SÁNCHEZ, J., (2002), *Complejidad urbana y determinación. Estructuras comunicativas y planeamiento urbano en el desarrollo del Área Metropolitana de Madrid*, Madrid, co-edição Universidad Carlos III de Madrid (Instituto Pascual Madoz), Boletín Oficial del Estado
152. RUIZ SÁNCHEZ, J., (2004), «Proyectar la complejidad urbana: Móstoles-sur, indagaciones desde la práctica del planeamiento residencial», *Urban*, nº 9, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 96-110
153. SABATÉ BEL, J., (2004), «Paisajes culturales. El patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo». *Urban*, nº 9, Madrid, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, p. 8-29
154. SALGUEIRO, T., (1992), *A cidade em Portugal*, (2ª edição), Porto, Edições Afrontamento
155. SALGUEIRO, T. B., (2000), «Fragmentação e exclusão nas metrópoles», *Sociedade e Território*, nº30, Porto, Edições Afrontamento, p. 16-26
156. SALGUEIRO, T. B., (2001), *Lisboa, Periferia e Centralidades*, (1ª edição), Oeiras, Celta Editora

157. SALINGAROS, N., (1999), «Urban Space and its informational field», *Journal of Urban Design*, vol. 4, p. 29-49, Taylor & Francis Ltd.
158. SALINGAROS, N., (2000), «Complexity and Urban Coherence», *Journal of Urban Design*, vol. 5, p. 291-316, Carfax Publishing, Taylor & Francis Ltd.
159. SALINGAROS, N., (2003), «Connecting the Fractal City», Keynote address, *Fifth Biennial of Town Planners in Europe*, Barcelona, 12 April 2003.
160. SAMBRICIO, C., (1996), «De Metrópolis a Blade Runner: dos imágenes urbanas de futuro», *Revista de Occidente*, nº 185, Madrid, Fundación Ortega y Gasset, p. 45-62
161. SANTOS, I., (2004), «Entrevista a Maurici Pla», *Arquitectura e Vida*, nº 48, Lisboa
162. SECCHI, B., (2003), «The form of the city – Diary of a Planner», in www.planum.net, Outubro 2003
163. SHANE, D., (2005), *Recombinant Urbanism, Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design and City Theory*, Chichester, Ed. Wiley Academy
164. SIEVERTS, T., (2003), *Cities Without Cities*, (1ª edição inglesa), Londres, Spon Press
165. SILVA, F. ET AL., (1988), «A questão do alojamento e a intervenção municipal: liberalismo ou participação popular», *Sociedade e Território*, nº 6, Porto, Edições Afrontamento, p. 69-85
166. SILVA, P., (1996), *Área Metropolitana de Lisboa, Tendências Recentes de Ocupação do Território*, Dissertação de mestrado em geografia humana e planeamento regional e local pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, (polic.)
167. SILVA, P., (2001), «Structuring Factors in (Sub) Urban Patterns of Development in Lisbon Metropolitan Area», comunicação apresentada no AESOP PhD Workshop 2001, (polic.)
168. SILVA, P., (2002), «Metropolitanization, Urban Discontinuities and New Centralities», PhD AESOP PhD Workshop 2002 – Volos, (polic.)
169. SILVA, P. (2004), «Transformação das Periferias Metropolitanas», *Planeamento*, nº 2, Aveiro, Ed. APPLA (Associação Portuguesa de Planeadores do Território), p. 8-19
170. SILVA, P. (2005), «Mobilidades, sobre questões de mobilidade em territórios emergentes da área metropolitana de Lisboa», *Planeamento*, nº 3, Aveiro, Ed. APPLA (Associação Portuguesa de Planeadores do Território), p. 105-114
171. SILVA, P., (2005), «Urbanismo e Lazer (uma visão metropolitana)», seminário internacional *A Educação, o Desporto e o Desenvolvimento Regional*, Vendas Novas, 11 e 12 de Novembro de 2004
172. SILVA, P., (2006), «Territorial Changes in the Lisbon Metropolitan Área: From the capital of an Isolated Country to a European Partner City», *Rethinking European Spatial Policy as a Hologram Actions, Institutions, Discourses*, Luigi Doria, Valeria Fedeli, Carla Tedesco (ed.), Aldershot, Ed. Ashgate
173. SKEATES, R., (1997), «The Infinite City», *City* 8, p. 5-20, Oxford, Taylor & Francis Ltd
174. SMITH, N., (1996), *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, (1ª edição), Londres, Routledge

175. SOLÀ-MORALES, I., (1994), «Representations: From the City-Capital to the Metropolis», catálogo da exposição *Cities: from the Balloon to the Satellite*, Barcelona, Centre de Arte Contemporània, Angle Editorial, p. 42-46
176. SOJA, E. W., (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, (1ª edição), Oxford, Blackwell Publishers
177. SOTARUTA, M., (1999), «In Search of Strategic Consciousness and Using Plans as Mirrors: The Case of Rasio Town», *Sociedade e Território*, nº 29, Porto, Edições Afrontamento, p. 16-35
178. SPIGEL, L., (1997), «From Theatre to Spaceship», *Visions of Suburbia*, (1ª edição), Roger Silverstone (ed.), Londres, Routledge
179. TALEN, E., (2003), «Measuring Urbanism: Issues in Smart Growth Research», *Journal of Urban Design*, nº 3, Hampshire, Ed. Taylor and Francis Ltd., p. 195-215
180. TOURAINE, A., (2000), *Can we live together? Equality and Difference*, Stanford University Press
181. TRACHANA, A., (1995), «Estrategias metropolitanas», *Astragalo*, nº 2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 19-36
182. TRACHANA, A., (1999), «Mitos y fábulas del siglo», *Astragalo*, nº 2, Alcalá de Henares, Ediciones Celeste, p. 95-117
183. TSCHUMI, B., (1998), *Event-Cities – (Praxis)*, 4ª edição, Cambridge, MIT Press
184. TSCHUMI, B., (1999), *Event-Cities – (Praxis)*, 5ª edição, Cambridge, MIT Press
185. URBAN TASK FORCE (1999), *Towards an Urban Renaissance (Executive Summary)*, Jon Bennett (ed.), Londres
186. VENTURI, R. ET AL., (2000), *Aprendiendo de Las Vegas*, (4ª edição), Barcelona, Ed. Gustavo Gili
187. www.sprawlcity.org
188. ZUCCHI, C., (2000), «“A city is not a tree”: New Models of Urban Space», *New Italian Architecture*, (1ª edição), CIORRA, P.; D’ANUNTIIS, M. (ed.), Milão, Skira Editore S. p. A., p. 124-125

189.

ANEXOS

ANEXO 1 – RELATOS DE TENDÊNCIAS EMERGENTES (MATERIAL DE BASE À REDACÇÃO DO CAPÍTULO 3)	4
AS OCUPAÇÕES SINGULARES	4
PREENCHIMENTO DE MALHA SEM CARÁCTER SINGULAR.....	53
AS GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS.....	95
AS ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO.....	112
O VALOR DO VAZIO	138
ANEXO 2 – SITUAÇÃO DE PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR ENTRE 1990 E 2008.....	153
ANEXO 2.1 – SÍNTESE CRONOLÓGICA DE DISTRIBUIÇÃO DE PU E PP SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR A 1990, ENTRE 1990 E 1998, ENTRE 1999 E 2007 E ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO PDM POR CONCELHOS DA AML	153
ANEXO 2.2 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007.....	154
ANEXO 2.3 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007.....	157
ANEXO 2.4 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO RESPECTIVO PDM POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007	165
ANEXO 2.5 – PLANOS DE PORMENOR SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO RESPECTIVO PDM POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007,	167
ANEXO 2.6 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO PUBLICADOS ANTES DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO.....	173
ANEXO 2.7 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO PUBLICADOS DEPOIS DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO.....	175
ANEXO 2.8 – PLANOS DE PORMENOR PUBLICADOS ANTES DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO.....	176
ANEXO 2.9 – PLANOS DE PORMENOR PUBLICADOS DEPOIS DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO.....	180
ANEXO 2.10 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO APROVADOS COM E SEM RATIFICAÇÃO, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007 POR CONCELHOS DA AML	183
ANEXO 2.11 – PLANOS DE PORMENOR APROVADOS COM E SEM RATIFICAÇÃO, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007 POR CONCELHOS DA AML.....	185
ANEXO 2.12 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO NÃO EFICAZES (NÃO PUBLICADOS OU PUBLICADOS REVISTOS / REVOGADOS), NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007.....	191
ANEXO 2.13 – PLANOS DE PORMENOR NÃO EFICAZES (NÃO PUBLICADOS OU PUBLICADOS REVISTOS / REVOGADOS), NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007.....	193

ANEXO 1 – RELATOS DE TENDÊNCIAS EMERGENTES (MATERIAL DE BASE À REDACÇÃO DO CAPÍTULO 3)

Conceito

Foram identificadas ocorrências com impacto territorial associadas à especificidade da AML. Essas ocorrências foram organizadas em cinco grupos correspondentes ao que denominámos quatro tendências e uma interrogação. As quatro tendências identificadas foram: ocupações singulares; refazer da malha sem carácter singular; intervenção em (ex-)subúrbios; grandes promoções imobiliárias. As dinâmicas revelam algumas tendências, tais como a homogeneização das soluções das grandes promoções imobiliárias, a regeneração urbana no refazer da malha ou nos subúrbios. As dinâmicas revelam padrões com uma determinada potencialidade em termos de planeamento. As políticas, programas ou planos traduzem-se em geral em elementos de carácter singular tendo potencialidade para gerar um conjunto de elementos estruturantes do território, por exemplo na geração de novas centralidades metropolitanas. Identificou-se um conjunto de acções que adquiriram relevância suficiente para figurar em jornais de grande tiragem nacional. As acções correspondem quer a estudos, quer a intenções de intervenção, quer a intervenções já executadas.

AS OCUPAÇÕES SINGULARES

A escala é um factor importante na definição dos elementos singulares. A noção de singularidade utilizada em vários âmbitos (é muito familiar em análises urbanas, por exemplo) depende sempre do contexto em que se analisa. Numa primeira fase, reunimos todos os elementos que poderiam ter singularidade no território. Numa segunda fase, separámo-los por escalas. Tratando-se de uma região metropolitana/capital, as escalas regional e nacional podem estar misturadas em algumas ocorrências. O mesmo se passa, embora em menor medida, com a escala de impacto: algumas ocorrências de âmbito local, quando ocorrem em municípios como o de Lisboa, podem revestir-se de importância metropolitana. Estes aspectos permitem-nos apurar o grão das dinâmicas que se pretende analisar.

MUNICÍPIOS DA AML

Alteração de lei da Autoridade Metropolitana de Transportes⁶¹. Desenho – Municípios da Área Metropolitana de Lisboa (AML) pretendem introduzir alterações na legislação que regula a actividade das autoridades metropolitanas de transportes. É necessário esclarecer o regime de concessões e o financiamento do sector dos transportes e introduzir algumas alterações à legislação que enquadra estas autoridades. **Processo** – Possibilidade de reunião com o ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em Novembro. A 28 de Outubro de 2004 assinalou-se um ano sobre a aprovação do Decreto-Lei 268/2003, que criou as AMT

⁶¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 1 de Novembro de 2004 intitulado «Câmaras querem alterar lei da Autoridade Metropolitana de Transportes».

(Área Metropolitana de Transportes) de Lisboa e Porto. **Agentes** – Municípios da Área Metropolitana de Lisboa.

Metrópole de Lisboa⁶². **Processo** – Metrópole é o nome urbano pelo qual durante muito tempo se associou a conotação social e espacial da cidade de Lisboa. Contudo, Lisboa entendida como cidade está condicionada pelos seus limites administrativos (concelhos) que, desde os anos 60 do século passado, foram sucessivamente superados, transfigurando-a numa entidade politicamente intermédia (mas não intermediária) no quadro regional. Deste modo, a agregação metropolitana iria colocar a exigência de uma distinta organização do território num processo de recíproca consolidação espacial e de renovada sustentação económica e social. **Desenho** - Esta hipótese – a criação de uma entidade especificamente metropolitana – admitiria uma nova forma de envolver os concelhos das duas margens do rio Tejo permitindo a “recentragem” sobre o rio, deixando espaço de afirmação para as cidades médias mais distantes mas localizadas dentro da área metropolitana. Seria no quadro da região metropolitana de Lisboa que, tanto a metrópole, como aquelas outras unidades concelhias, deveriam ser inseridas, mas agora num contexto de reordenamento regional.

SINTRA / CASCAIS

Alteração da EN9⁶³ **(executado).** **Desenho** – Construção de duas rotundas, alargamento para duas vias e criação de um passeio no troço da EN9 junto ao Autódromo do Estoril. A alteração terá lugar entre a zona do Bairro da Cruz Vermelha e o cruzamento para a Cadeia do Linhó. Na rotunda junto ao Bairro da Cruz Vermelha está prevista uma via separadora para transportes públicos permitindo a eliminação definitiva dos semáforos. **Processo** – A autarquia recebeu do Instituto de Estradas um parecer favorável para a execução das rotundas. Os trabalhos deveriam começar em Julho de 2003 e estar concluídos em Julho de 2004. A EN9 foi desclassificada numa extensão de 8,8 km entre Ranholas e Linhó, passando a ser gerida pela autarquia de Sintra. Nesta data temia-se a construção do Beloura Shopping, pois considerava-se que iria trazer problemas de circulação. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Câmara Municipal de Sintra, Instituto de Estradas de Portugal (actual EP).

SINTRA

Plano Estratégico de Desenvolvimento⁶⁴. **Desenho** – Com uma população prevista para 2015 de 460 mil habitantes, o plano defende: Melhorar a qualidade do ensino e a prestação de cuidados de saúde; Incrementar mobilidade e acessibilidade; Ligar a linha ferroviária de Sintra à de Cascais; Concretizar o IC16, IC30 e circulares do Cacém; Suspender licenças de construção; Eventualmente dividir o concelho em dois. **Processo** – Sessão de discussão e reflexão do Plano de Desenvolvimento Local, que chegou agora ao final da sua segunda etapa,

⁶² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Vítor Matias Ferreira publicado no jornal *Público* de 10 de Julho de 2005 intitulado «Da presumida área metropolitana à emergência da metrópole de Lisboa».

⁶³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 22 de Novembro de 2002, intitulado «EN9 alargada e com rotundas junto ao Autódromo».

⁶⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 8 de Julho de 2005 intitulado «Futuro do concelho de Sintra passa pela sua divisão em dois».

que define um futuro para aquela que deverá ser a “Sinta ideal em 2015”. **Agentes** – Azevedo Coutinho, investigador; Braga de Macedo, economista, coordenador do plano de desenvolvimento estratégico.

Plano para a definição da “Sintra ideal”⁶⁵. Desenho – O plano visa programar as políticas numa perspectiva plurianual compatível com o modelo de futuro desejado para o concelho e catalisar a sociedade civil para uma aproximação ao cenário ideal. Prevê-se a conclusão do plano em 2006. O diagnóstico incluirá a identificação de eventuais conflitos entre instrumentos de ordenamento do território e será dada particular atenção à questão dos transportes em termos de estrangulamentos na rede de acessibilidades. Pretende-se tornar o concelho mais competitivo, por isso pretende-se fazer este trabalho com os cidadãos de Sintra. O facto de o concelho acolher 15% da população imigrante do país leva a que se considere o anterior plano estratégico desactualizado. A pressão residencial sobre o concelho faz-se sentir sobretudo nas freguesias do corredor urbano Queluz-Portela de Sintra, onde se passou a concentrar 82% da população do concelho (mais 3% do que em 1991). A pressão traduziu-se em espaços suburbanos desqualificados, incluindo urbanizações privadas legais mas com fraca qualidade urbanística. Os 670 mil habitantes correspondem ao cenário de crescimento mais intenso e corresponde a um cenário em que as freguesias mais populosas seriam Cacém, com 90 mil habitantes, Santa Maria e São Miguel, com 60 mil habitantes, e Agualva, com 50 mil habitantes. O concelho de Sintra superaria os 550 mil habitantes do concelho de Lisboa registados em 2001. As dificuldades financeiras e as carências ao nível dos equipamentos de saúde são dois aspectos críticos registados pelo estudo⁶⁶. O tempo médio das deslocações dos residentes do concelho cifrava-se em 2001 em:

QUADRO A1.1 – TEMPO MÉDIO DE DESLOCAÇÃO PARA O LOCAL DE TRABALHO OU ESTUDO (EM % DO TOTAL, 2001)

TEMPO DE DESLOCAÇÃO	NENHUM	MAIS DE 90 MINUTOS	DE 61 A 90 MINUTOS	DE 31 A 60 MINUTOS	DE 16 A 30 MINUTOS	ATÉ 15 MINUTOS
SINTRA	4%	4%	13%	28%	24%	28%
AML	4%	3%	8%	24%	30%	32%
PAÍS	6%	2%	4%	14%	29%	46%

FONTE: PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DE SINTRA (UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA, 2005)

A distribuição do nível de instrução da população activa no concelho de Sintra em 2001 apresenta os seguintes dados⁶⁷:

⁶⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião para o jornal *Público* de 25 de Novembro de 2004 intitulado «Plano procura definir Sintra “ideal”» e de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião para o jornal *Público* de 1 de Junho de 2005 intitulado «Sintra pode ser o concelho mais populoso do país até 2016».

⁶⁶ O que é contraditório com o cenário que normalmente se apresenta de que as carências financeiras das autarquias as levariam a aceitar o licenciamento de construção como uma fonte de receitas. Aparentemente o saldo é altamente negativo, o que leva a crer que a geração de receitas não compensa as necessidades criadas por mais ocupação.

⁶⁷ Seria interessante comparar estes valores com os de 1991; o peso elevado dos licenciados pode indiciar uma procura do concelho que não se coaduna com a visão estereotipada dos territórios de exclusão a que se tende a associar realidades como a do concelho de Sintra.

QUADRO A1.2 – DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DA POPULAÇÃO ACTIVA POR NÍVEIS DE INSTRUÇÃO, SINTRA

NÍVEL DE INSTRUÇÃO	SEM NÍVEL DE ENSINO	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	ENSINO SECUNDÁRIO COMPLEMENTAR	ENSINO MÉDIO	ENSINO SUPERIOR
POPULAÇÃO ACTIVA (%)	1%	21%	10%	14%	35%	1%	18%

FONTE: PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DE SINTRA (UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA, 2005).

Processo – A Câmara Municipal de Sintra assinou dia 24 de Novembro de 2004 um protocolo com a Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa para a elaboração de um Plano Estratégico com vista a definir o “território ideal” para 2015. O diagnóstico já elaborado refere o facto de Sintra se poder vir a tornar no concelho mais populoso do país com quase 670 mil residentes, nos próximos 10 anos. Entre 1991 e 2001 o concelho de Sintra passou de 14,2% para 19,4% da população residente da AML. As licenças de habitação emitidas na década de 90 representaram 50% das emissões de licenças da Grande Lisboa. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra, Universidade Nova de Lisboa.

Superfícies comerciais em Sintra⁶⁸. Desenho – Várias grandes e médias superfícies no concelho de Sintra. As médias superfícies localizar-se-ão em Algueirão (Plus); Queluz, Mem Martins (Pingo Doce); Tapada das Mercês (Feira Nova). As grandes superfícies serão localizadas na Abrunheira (Carrefour) e em São Pedro de Penaferrim (Jumbo), a primeira com 40.500 m² e a segunda com 10.000 m². Está ainda em estudo um projecto de uma área comercial para Paiões com 21.700 m² (Sonae) e um projecto da Decathlon, ambos localizados junto ao IC19. **Processo** – Os projectos começaram a ser apreciados pela Associação Comercial e Industrial de Sintra (ACIS) em Novembro de 2004 e as seis grandes e médias superfícies foram chumbadas por unanimidade. No caso do projecto da Sonae incluído no PP das Portas Sul do Cacém foi pedido indeferimento pela Junta de Freguesia, porque contrariava o PDM e poderia congestionar ainda mais as acessibilidades. Os projectos da Sonae e da Decathlon ainda não tinham sido apreciados nesta data mas a autarquia adiantava já que não iria aprovar mais projectos comerciais “pendurados no IC19” enquanto não forem melhoradas as condições da via. **Agentes** – Associação Comercial e Industrial de Sintra (ACIS), Câmara Municipal de Sintra, Associação Portuguesa de Centros Comerciais, Ministério das Actividades Económicas e do Trabalho, Direcção Regional de Economia.

Plano de Gestão da Paisagem Cultural⁶⁹. Desenho – Recuperação interior do palácio de Monserrate; Reconstrução do Chalet da Condessa d’Edla; Reabilitação dos parques históricos de Monserrate e Pena. Na elaboração do plano de gestão: centro municipal do património mundial, comissário da Paisagem Cultural, José Cardim Ribeiro, com a colaboração dos consultores internacionais George Zouian (economista), Léon Krier (arquitecto) e Cármen Añon (especialista em jardins históricos). **Processo** – Em Janeiro de 2004 a autarquia sintrense

⁶⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 21 de Dezembro de 2004, intitulado «Sintra recusa novas superfícies comerciais».

⁶⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 20 de Junho de 2005 intitulado «Plano de gestão da Paisagem Cultural recebe parecer positivo».

enviou ao Comité do Património Mundial da UNESCO um relatório sobre o estado da zona classificada e uma primeira fase do plano de gestão: esta era a última recomendação que faltava cumprir por parte da autarquia, uma vez que já foram criados os conselhos académico e de opinião pública e os gabinetes das zonas classificadas de “tampão” e “transição”. José Sasportes, presidente da comissão nacional da UNESCO, comunicou à autarquia o parecer positivo do comité, acrescentando que a segunda fase deverá corresponder a um plano de acção orientador e discricionário das intervenções a desenvolver no período de 2004-2009, e deverá estar articulado com a primeira fase de modo a formarem um só documento. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra, Comité do Património Mundial da UNESCO e presidente da comissão nacional deste órgão.

Faculdade de ciências da saúde⁷⁰. **Desenho** – A Universidade Católica Portuguesa quer criar em Sintra uma faculdade de ciências da saúde, projecto já apresentado ao Governo. O projecto tem por ideia criar a faculdade de ciências da saúde, associada a um hospital universitário e aberta ao ensino da medicina. **Processo** – Apresentação no dia 6 de Outubro de 2004 da proposta ao Governo. **Agentes** – Universidade Católica Portuguesa, Grupo José de Mello Saúde.

LOURES, OEIRAS, AMADORA, ODIVELAS E LISBOA

Metropolitano de superfície⁷¹. **Desenho** – Esta rede visa facilitar o acesso à rede de transporte público da cidade de Lisboa, nomeadamente metropolitano, comboio, autocarro e eléctrico. Consubstancia-se numa circular externa ao município de Lisboa, unindo Algés a Loures, e duas internas unindo a Falagueira a Santa Apolónia e Alcântara à Estação do Oriente. O investimento é de 950 milhões de euros (preços de 2001). A primeira fase conta com a garantia do envolvimento do sector público. A circular externa permitirá a ligação entre Algés, Linda-a-Velha, Carnaxide, Alfragide, Damaia, Brandoa, Odivelas, Póvoa de Santo Adrião, Santo António dos Cavaleiros e Loures. A circular interna entre a Falagueira e Santa Apolónia irá ter ligações com o metropolitano em Sete Rios, Praça de Espanha, São Sebastião da Pedreira, Saldanha e Arroios e com o comboio em Sete Rios, Rego e Santa Apolónia. Conta ainda com áreas de estacionamento em espaços como o Fonte Nova, Sete Rios e Arco do Cego. A rede entre Alcântara e a Estação do Oriente permitirá ligações com o aeroporto, com o metropolitano na Praça de Espanha, Cidade Universitária, Alvalade e Estação do Oriente, e com o comboio em Alcântara, Rego e Estação do Oriente. **Processo** – Estão 50 quilómetros em estudo, já se encontram assegurados 13 quilómetros. Em 2002 pretendia-se inaugurar o troço Algés-Falagueira em 2005. **Agentes** – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação⁷², empresas Metro e Carris, municípios (envolvimento desejável) e sector privado (para concessões).

⁷⁰ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 7 de Outubro de 2004 intitulado «Universidade quer faculdade de ciências da saúde em Sintra».

⁷¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por C. V. para o jornal *Público* de 18 de Setembro de 2002 intitulado «Metro de superfície a caminho da região de Lisboa».

⁷² Designação utilizada para este ministério à época da notícia consultada (2002).

LOURES

Construção de Centro Comercial em Loures⁷³. Desenho – Localiza-se na Urbanização do Infantado, à saída da A8. Possui uma área bruta de 40.000 metros quadrados e uma área passível de ser alugada de 30.000 metros quadrados (13% do total previsto entrar em funcionamento em 2005 a nível nacional). Compreende 106 lojas, um hipermercado Continente, 25 restaurantes, sete salas de cinema e um parque de estacionamento de 2100 lugares. Desenho de novas acessibilidades: circunvalação à cidade de Loures entre a Mealhada e a Escola João Villaret, confluindo com o jardim municipal; viaduto de acesso à Quinta do Infantado por cima da A8. **Processo** – O processo de aprovação do centro comercial corresponde a uma das fases da urbanização Quinta do Infantado. A construção foi indeferida pela Câmara Municipal de Loures várias vezes devido ao risco de esta construção poder vir a sofrer o impacto de cheias. A situação parece ultrapassada e os promotores referem a impermeabilização de apenas 40 mil metros quadrados de terreno dos quase 83 mil metros quadrados disponíveis. O processo envolve a construção de infra-estruturas fora da área, tais como acessibilidades rodoviárias de acesso à área comercial bem como de circunvalação à cidade de Loures. **Agentes** – Sonae Imobiliária.

Terceira maior cidade do país em dez anos^{74, 75}. Desenho – Alargamento do perímetro da cidade (PDM) desde a zona do Infantado à Freguesia de Santo António dos Cavaleiros, perspectivada pelo Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures. Este plano tem uma área de 46,7 hectares, estando previstos 6414 fogos a construir na segunda fase da Quinta do Infantado. Serão construídas novas urbanizações – Quinta do Conventinho (850 fogos, o complexo desportivo municipal e 55 mil m² para espaços verdes), Urbanização do Almirante, Casal do Covão – e equipamentos: mercado, centro cultural, complexo desportivo e um novo edifício municipal (com 14.280 m² – inclui todos os serviços camarários mais comércio e escritórios). Na zona oriental do concelho deverá nascer uma área industrial e empresarial de apoio à nova cidade. Criação de uma nova centralidade com o projecto Loures Nascente (que irá ocupar 1,29 milhões de metros quadrados, num total de 6111 fogos), na Quinta do Infantado, que incidirá na reabilitação da zona degradada da cidade, na requalificação dos espaços e num novo edifício que albergue todos os serviços municipais. Criação do primeiro grande centro comercial (LoureShopping) com 106 lojas, hipermercado, 25 restaurantes, 7 salas de cinema e estacionamento para 2100 viaturas, também na Quinta do Infantado. Criação de um novo hospital dispondo de unidades de cirurgia, serviço de urgência, maternidade, pediatria e consultas externa num total de 555 camas. Ampliação do parque da cidade e triplicação de zonas verdes. Transformar uma pequena cidade suburbana da periferia de Lisboa com 16 mil habitantes numa das dez maiores cidades do país até 2015 onde se planeia que venham a

⁷³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 21 de Setembro de 2004 intitulado «Loures vai ter grande centro comercial no próximo ano».

⁷⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Fernandes publicado no jornal *Diário de Notícias* de 7 de Novembro de 2004, intitulado «Loures quer ser em dez anos a terceira maior cidade de Portugal».

⁷⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 6 de Fevereiro de 2005 intitulado «Loures desvenda plano para ser uma das dez maiores cidades do país».

viver 100 mil pessoas. Criar emprego para combater a pendularidade que se verifica em direcção a Lisboa. **Processo** – Estabelecimento de um prazo de 10 anos para tornar Loures na terceira cidade do país. A decisão de alargamento do perímetro teve em conta a vontade de aumentar o número de habitantes (no “quinto maior concelho de Portugal”) passando de 14 mil para 60 mil. Em 10 anos esperam um aumento para 100 mil habitantes (quando todos os empreendimentos previstos no Plano de Pormenor estiverem concluídos). **Agentes** – Câmara Municipal de Loures, Freguesia de Santo António dos Cavaleiros, Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL).

Entradas em Loures mais fáceis^{76, 77}. **Desenho** – A sul de Loures, na zona da Mealhada (junto à Promec), foi construída uma rotunda de onde sai a variante a Loures, uma artéria de 4 vias paralela à A8 e que pretende descongestionar a EN8. A variante passa junto ao parque da cidade, encontrando uma rotunda de onde sai a nova ligação para a zona do tribunal e do centro de saúde. Seguidamente, contorna a cidade por nascente passando em viaduto sobre a A8, dando acesso à urbanização do Infantado, ao norte do concelho no sentido de Bucelas e à zona comercial do Infantado. No lado Nascente temos duas rotundas na EN115, o acesso directo da A8 ao Infantado (Lisboa/Loures), a remodelação das saídas do nó de Loures com mais uma faixa no ramal de ligação à EN115. Até ao final do ano deverá abrir uma nova ponte sobre o Rio de Loures junto às oficinas municipais, tendo duas vias em cada sentido. Construção de uma variante com 3517 metros, que vai ligar a rotunda de acesso ao MARL ao nó de Santa Iria. A via contempla três novas rotundas e um pontão sobre a ribeira de Alpriate. Está orçada em 9,4 milhões de euros. **Processo** – Trabalho desenvolvido no Quadro do Plano Municipal de Acessibilidades. A Estradas de Portugal iniciou a remodelação da EN115-5 (um traçado muito sinuoso que atravessa a serra de Santa Iria.) que criará uma nova ligação entre o Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL) e o nó de acesso à A1 em Santa Iria da Azóia. O objectivo é descongestionar o nó de Alverca e a variante da Vialonga. Problema levantado devido ao traçado definitivo passar muito próximo de duas moradias. **Agentes** – Câmara de Loures, Estradas de Portugal.

Loures Business Park. Desenho – Inclui armazéns, *showrooms*, escritórios, hotelaria. **Processo** – Encontra-se em construção. **Agentes** – BPN.

Centro de Logística no MARL⁷⁸. **Desenho** – Centro de distribuição. **Processo** – Portugal foi escolhido para acolher o centro que deverá ficar na zona de Lisboa. **Agentes** – Apex (Agência de Promoção de Exportações e Investimento), Ministério da Economia, Filipe Botton (Logoplaste), Presidente da República, primeiro-ministro português.

⁷⁶ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 4 de Outubro de 2005, intitulado «Entradas em Loures mais fáceis a partir desta tarde».

⁷⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 6 de Julho de 2005 intitulado «Nova ligação ao MARL já está em obra».

⁷⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Rosa Soares publicado no jornal *Público* de 2 de Novembro de 2005, intitulado «Portugal ganhou a Espanha centro de distribuição brasileiro».

VILA FRANCA DE XIRA

Novas acessibilidades^{79, 80}. **Desenho** – Trajecto com cerca de 4 km, 2 túneis e ligação ao futuro hospital vila-franquense com um custo estimado entre os 15 e os 20 milhões de euros. A variante será destinada a veículos ligeiros tendo duas vias de circulação 1 em cada sentido. Começará a norte, na zona de Povos, terá uma ligação a Nacional 1 e a rotunda de acesso ao futuro hospital; seguidamente segue para sul passando acima da estrada de acesso à Ermida do Senhor da Boa Morte e da Quinta da Fábrica. Aqui terá lugar o primeiro túnel, que se prolongará até à zona da Pedra Furada. Posteriormente, seguirá em viaduto na zona do Bairro de Santa Sofia e novamente em túnel entre a EN248 e a rotunda do Bairro da Mata. Esta variante terá apenas três ligações à malha rodoviária existente: na Quinta da Grinja, na zona da Escola Secundária Alves Redol e na EN248. Estudo prévio de uma variante que começará a norte de Vila Franca, na zona de Povos, próximo do centro equestre, com uma ligação entre a EN1 e a rotunda de acesso ao futuro hospital. A partir daqui flecte para sul, passando acima da estrada de acesso à Ermida do Senhor da Boa Morte e da Quinta da Fábrica. Aí inicia-se o primeiro túnel, que se prolonga até à zona da Pedra Furada. Depois segue em viaduto na zona do Bairro de Santa Sofia e novamente em túnel entre a EN248 e a rotunda do Bairro da Mata. Este percurso prevê apenas três ligações à malha rodoviária existente: Quinta da Grinja; zona da Escola Secundária Alves Redol; e EN248. Elaboração de um anteprojecto, por parte da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, propondo a construção de uma ligação do sul do concelho ao IC2, ou variante à EN10, que liga Santa Iria de Azóia aos acessos à ponte Vasco da Gama, à CRIL e ao Parque das Nações. A primeira alternativa elaborada pelo município fazia a ligação ao IC2 a partir da zona da fábrica do açúcar, tendo a Câmara Municipal de Loures, concelho vizinho, dado parecer favorável. Posteriormente a Assembleia da Freguesia da Póvoa de Santa Iria propôs um trajecto alternativo, com uma ligação que começaria na futura rotunda da Bolonha, passava para o lado oposto da linha férrea e ligava depois ao IC2, o que implicaria a construção de viadutos entre a linha férrea e o rio. No entanto o concelho de Loures apresentou parecer negativo, pois pretendia para o espaço um parque urbano. A primeira alternativa prevê que todos os viadutos sejam construídos entre a EN10 e a auto-estrada do Norte, não incidindo na área do parque urbano de Loures. O projecto inicial do IC2, construído no âmbito da realização da Expo98, previa uma via rápida que ligasse a zona da exposição a Alverca, mas devido a problemas ambientais e de execução, a estrada terminou em Santa Iria de Azóia, a norte do concelho de Loures e a cerca de 3 km do concelho de Vila Franca de Xira. **Processo** – Em 1997 estava prevista a construção de uma variante através das encostas a oeste que circundam a cidade. O primeiro troço deste traçado foi construído em 1998 entre o Bairro da Mata e a Quinta da Mina. Desde esta data, a Brisa, em colaboração com a autarquia, construiu um novo nó de ligação à A1 a sul da cidade, mas a restante obra da variante não avançou. Foi apresentado um estudo sobre o traçado da nova variante rodoviária

⁷⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 15 de Junho de 2005 intitulado «Vila Franca já tem projecto para nova variante rodoviária».

⁸⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 18 de Outubro de 2005 intitulado «Município de Vila Franca de Xira quer ligação do concelho ao IC2».

à cidade em Junho de 2005, e também nesta data foi lançado o concurso público para aprofundamento dos estudos. A autarquia pretende ainda negociar com os promotores imobiliários com loteamentos já aprovados as alterações para que não haja prédios a entrar directamente para a variante. Anteprojecto em apreciação na empresa Estradas de Portugal.

Agentes – Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Brisa.

Hipótese de variante ferroviária a Vila Franca de Xira^{81, 82}. Desenho – Variante ferroviária com cerca de cinco quilómetros entre o norte de Alhandra e o norte de Vila Franca de Xira, na maior parte do seu percurso num corredor paralelo à auto-estrada do Norte (A1) nas encostas situadas a oeste desta via, incluindo a incorporação de passagem de comboio de alta velocidade. O troço tem início a sul da fábrica Cimianto (Alhandra) até norte do Bairro da Mata. Aí passaria num corredor entre o Bairro do Bom Retiro e a urbanização da Quinta da Mina até ao Monte Gordo, indo entroncar na linha já existente a norte da Ponte Marechal Carmona. Outra hipótese colocada pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira é a do enterramento na zona de atravessamento da cidade.

Processo – A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira exige como prioridade o enterramento da via ferroviária que atravessa a cidade ao invés do seu alargamento. Em causa está a quadruplicação da Linha do Norte (entre Alverca e Vila Franca, num processo que se encontra indefinido há 10 anos) e a passagem do TGV pelo concelho que, a contar pelas propostas em cima da mesa, ou usa a linha do Norte (entre Lisboa e o Carregado, ou passa na parte ocidental do concelho. A autarquia rejeita ambas as situações associadas ao TGV porque para além de não representar qualquer tipo de mais-valia para o concelho, constitui mais uma servidão a respeitar (500 metros). Como suporte desta intransigência encontra-se a necessidade de salvaguardar os acessos à zona ribeirinha da cidade. O processo poderá ser desenvolvido com o recurso a fundos comunitários; a decisão depende do ministro das Obras Públicas.

Agentes – Refer, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Ministério das Obras Públicas, Rave (empresa que gere os estudos da futura rede de alta velocidade).

Tomada de posição da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira acerca da possibilidade de instalação do novo aeroporto em Alverca e acerca da saída da OGMA⁸³. Desenho – Proposta da bancada socialista da Câmara de utilização do aeródromo de Alverca como extensão do aeroporto internacional de Lisboa para as companhias de aviação de baixo custo, articulada com melhores acessibilidades e com o projecto de investigação aeroespacial e com a manutenção da OGMA.

Processo – Grupo de cidadãos cria uma Comissão Pró-Aeroporto.

Agentes – Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Comissão Pró-Aeroporto formada por um grupo de residentes em Alverca.

⁸¹ Resulta de informação recolhida em artigo publicado no jornal *Público* de 1 de Dezembro de 2004 intitulado «Hipótese de variante ferroviária agrada a Vila Franca de Xira».

⁸² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 22 de Março de 2005 intitulado «Vila Franca de Xira prefere enterramento da via férrea»

⁸³ Resulta de informação recolhida em artigo de autoria de Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 27 de Junho de 2005 intitulado «Câmara de Vila Franca apoia aeroporto em Alverca mas recusa saída da Ogma».

Nó sul de Vila Franca⁸⁴. **Desenho** – Abertura de um acesso à A1 para quem circula em direcção a Lisboa no nó a sul de Vila Franca de Xira. (O nó foi construído em 2000 com o objectivo de descongestionar a circulação no interior da cidade e de transferir o tráfego de pesados para a A1). Será construída uma rotunda em frente do complexo da Marinha, de onde sairá a nova ligação em direcção a sul, que terá cabines de portagem; paralelamente manter-se-á uma zona de viragem na Estrada Nacional 10 para o acesso à Marinha. **Processo** – Estabelecimento de protocolo entre a Câmara de Vila Franca e a Brisa. O custo estimado da obra é de 1,75 milhões de euros e será participado pela edilidade em 20%. Foram entretanto ultrapassadas as reservas colocadas pela EPAL, pela aproximação da obra do canal do Alviela. **Agentes** – Câmara de Vila Franca de Xira, Brisa, EPAL, Secretaria de Estado das Obras Públicas.

Ligação Carregado / Benavente em 2007⁸⁵. **Desenho** – Construção de uma travessia do Tejo no Carregado, tornando possível a travessia do rio pela A10, orçada em 187 milhões de euros. Estabelece ligação entre a A10 e a A13 (Benavente) com uma extensão total de 11,670 km, sendo o maior troço constituído por 9230 m de viadutos do acesso sul. A travessia terá três vias de rodagem em cada sentido. Inclui projectos associados à conclusão da rede fundamental de auto-estradas como a conclusão do nó da A1 com a A10; a construção do sublanço IC11/Carregado A1 (5,1 km, uma passagem superior e quatro viadutos); e o sublanço Arruda dos Vinhos/IC11 (duas passagens superiores e quatro viadutos). **Processo** – Projecto que inclui a conclusão da rede fundamental de auto-estradas. **Agentes** – Brisa.

Plataforma logística⁸⁶. **Desenho** – Construção no concelho de Vila Franca de Xira da plataforma logística da AML Norte. A obra está orçada em 380 milhões de euros. Esta plataforma poderá ficar associada a uma área industrial e a uma área de serviços. Será construída em áreas que distam 12 km do futuro aeroporto da Ota. **Processo** – Esta plataforma estava prevista no estudo da rede nacional logística elaborada no final da década de 90 do século XX, mas o processo de localização e construção nunca evoluiu. O plano está a ser estabelecido por um grupo espanhol prevendo a criação de 5 mil postos de trabalho. O projecto está neste momento em apreciação na Agência Portuguesa de Investimentos (API), no Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional (GabLogis) e no Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território (MAOT), da Economia (ME) e dos Transportes (MT). Parte da área está localizada na RAN, o que poderá ser o maior problema a ultrapassar; contudo, o plano estratégico municipal (que serve de base à revisão do PDM) já prevê o desenvolvimento da logística no concelho. **Agentes** – AML, Câmara Municipal de Vila Franca, API, GabLogis, MAOT, ME, MT.

⁸⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por J. T. publicado no jornal *Público* de 28 de Setembro de 2005, intitulado «Nó sul de Vila Franca vai ter entrada para Lisboa».

⁸⁵ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Diário de Notícias* de 9 de Fevereiro de 2006, intitulado «Ponte com três vias liga Carregado e Benavente a partir de 2007».

⁸⁶ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 26 de Novembro de 2005, intitulado «Espanhóis querem instalar plataforma logística em Vila Franca de Xira».

CASCAIS, LISBOA, ALMADA, SEIXAL, BARREIRO MOITA, MONTIJO E ALCOCHETE

O grande estuário 2030: uma cidade sem petróleo⁸⁷. Desenho – Concentração de novas actividades na margem sul do rio Tejo; Construção da ponte Barreiro-Chelas; Construção da ponte Trafaria-Belém; Expansão do Aeroporto Internacional de Lisboa para a base aérea do Montijo e modernização do aeroporto da Portela e de Tires; Introdução de táxis fluviais; Expansão das redes de metro e dos corredores bus; Criação de parques de energias renováveis; Recondicionamento das actividades industriais. **Processo** – Um grupo de arquitectos, engenheiros do ambiente e artistas apresentou na galeria Quadrum um estudo/projecto onde é proposta uma visão de Lisboa para o ano 2030: com o centro da cidade a crescer para sul, é defendida a visão de uma margem única do rio Tejo a sustentar a cidade que expandir-se-ia do centro de Lisboa – “local envelhecido, atrofiado e incapaz de oferecer alternativas credíveis às novas tensões urbanísticas” – em direcção à zona ribeirinha entre Almada e Alcochete – “hoje em processo de suburbanização acelerada”. Como suporte desta ideia está a criação de uma aldeia olímpica e de vários equipamentos desportivos (na margem sul do rio) sustentados pela candidatura de Lisboa aos Jogos Olímpicos de 2020, que seria a forma de criar as condições organizativas e políticas para esta revolução urbana. **Agentes** – Ana Gomes, António Cerveira Pinto, Cândida Vasconcelos e Carlos Sant’Ana.

CASCAIS

A Fundação Champalimaud manifestou intenção de construir a sua sede no Cabo Raso, Guincho, concelho de Cascais⁸⁸. Desenho: A fundação, destinada à investigação na área da biomedicina, está instalada provisoriamente em Lisboa, mas pretende vir a instalar-se no concelho de Cascais, por motivos relacionados com as fortes relações da família Champalimaud com este concelho. O ministro do Ambiente afirma ser impossível a sua localização numa área protegida onde várias outras pretensões têm sido recusadas. **Processo** – Em Abril de 2005 ainda não tinha chegado nenhum pedido de instalação da fundação no Cabo Raso, tendo havido apenas uma conversa informal. Entretanto, a autarquia está a consultar o ICN quanto à viabilidade da localização, já que considera a fundação de interesse público. Caso não seja possível essa localização a fundação tem já em carteira outros dois locais alternativos também em Cascais: a Guia ou a Quinta da Marinha. **Agentes** – Fundação Champalimaud, Ministério do Ambiente, Câmara Municipal de Cascais, Instituto de Conservação da Natureza (ICN).

Sobre intervenções no âmbito do POOC^{89, 90, 91}. Desenho – Passeio pedonal entre Guia e Guincho; 7 km de passeio pedonal, oito áreas de estadia distanciadas entre si cerca de 800

⁸⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 30 de Abril de 2005 intitulado «Estudo sobre o futuro de Lisboa propõe unir as margens do Tejo e crescer para sul»

⁸⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Henriques para o jornal *Público* de 17 de Abril de 2005 intitulado «ministro estranha desejo da Fundação Champalimaud».

⁸⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião para o jornal *Público* de 28 de Setembro de 2004 intitulado «Cascais entra em obras até à próxima época balnear».

⁹⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 6 de Julho de 2005 intitulado «Requalificação de praias deita por terra bandeiras azuis».

⁹¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 13 de Dezembro

metros; requalificação do conjunto de quatro praias entre Carcavelos e São João do Estoril; requalificação do paredão entre São João e Cascais; remodelação dos emissários da Cadaveira e da zona baixa da Amoreira por parte da Sanest. Recuperação dos túneis do Monte Estoril, Santo António e do Tamariz (com vista a melhorar a acessibilidade pedonal). Na Ponta do Sal será instalado um centro de interpretação, ligado por um percurso pedonal à ribeira de Caparide, um anfiteatro e um pequeno espaço de restauração e esplanada. Retenção das areias nas áreas balneares. Novas Instalações para o Clube Naval de Cascais e Centro de Alto Rendimento de Vela. Criação de espaços de restauração nos Fortes do Guincho e da Cadaveira e possibilidade de instalação de uma unidade hoteleira no Forte de Santo António em São João do Estoril. **Agentes** – Fórum por Carcavelos, Câmara Municipal de Cascais. O Fórum Por Carcavelos teme que as alterações previstas para a marginal em Carcavelos, conjugadas com a urbanização das Quinta dos Ingleses (com 1500 fogos previstos), só beneficiem o promotor; a Câmara Municipal por sua vez garante a possibilidade de conjugar esta alteração com as cargas construtivas previstas, bem como com os equipamentos previstos: centro paroquial, parque urbano, espaço desportivo e equipamento público a definir. **Processo** - Elaboração de Planos de pormenor para a Boca do Inferno, zona ribeirinha de Cascais e de São João e zona envolvente do Forte de Santo António.

Atrasos de obras relacionados com o Plano de Ordenamento da Orla Costeira proíbem Carcavelos, São Pedro do Estoril e Poça de hastearem bandeira azul. Desenho – Requalificação da orla costeira, construção de um hotel de charme (juntamente com um museu do vinho e da vinha, em antiga quinta do século XVIII – Quinta do Barão), criação de parque urbano (partindo da requalificação do existente) e de auditório municipal com 306 lugares e parque de estacionamento de 161 lugares, museu dedicado ao teatro e salas de exposição, laboratório de fotografia, cibercafé e casa da música (Quinta da Alagoa). Integrado na implementação do Plano de Ordenamento para a Orla Costeira (POOC), prevê-se ainda a transformação em espaços pedonais das actuais áreas de estacionamento entre a marginal e a praia, através de zonas relvadas e de lazer. A praia de Carcavelos será objecto da construção de dois esporões de retenção de areias nos extremos do areal de Carcavelos. Será construído um passeio marítimo entre a praia de Carcavelos e a praia de S. João do Estoril e será ainda recuperado o Forte de S. Teotónio. As travessias para peões que servirão os utentes após a alteração do estacionamento consistem em duas travessias distanciadas entre si 300 metros no sentido de Lisboa e 800 metros no sentido Cascais. **Processo** – A decisão de suspender os trabalhos em Carcavelos durante a época balnear foi encarada como uma forma de assumir que não havia condições para hastear a bandeira azul. Nas outras duas praias, apesar de as zonas em obras estarem delimitadas, não existiam também condições para assegurar a qualidade requerida para exhibir o galardão. O presidente do Instituto da Água, Orlando Borges, admitiu que não foi possível cumprir as expectativas de conclusão dos trabalhos antes da época balnear, embora a importância da requalificação ambiental seja superior aos prejuízos

de 2004 intitulado «Novos projectos revolucionam Carcavelos» e de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião para o jornal *Público* de 5 de Junho de 2005 intitulado «Praia de Carcavelos vestida de negro contra atraso de obras».

que possam ser causados, pois resulta em benefício de uma zona que estava muito degradada. Estas obras acontecerão em simultâneo com o arranque de algumas intervenções previstas no POOC de Sintra-Sado, cujo custo ronda os 5,5 milhões de euros. Os concessionários da praia de Carcavelos contestam a transferência do estacionamento para o lado norte da avenida marginal, mantendo no lado sul, junto do mar, apenas os lugares para veículos prioritários e de deficientes. Os concessionários reclamam a manutenção de lugares do lado da praia para serviço dos utentes fora da época balnear. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Sanest (empresa responsável pelo saneamento da Costa do Estoril), Fórum Por Carcavelos, Associação Bandeira Azul da Europa, Instituto da Água, Praia Viva – Associação de Concessionários e Amigos da Praia de Carcavelos.

Obras de alargamento da A5 com fim à vista⁹². Desenho – Alteração de circulação ao longo do troço de 8,8 km entre Carcavelos e Alcabideche, para proceder à remodelação da via: colocação do pavimento definitivo nas faixas de rodagem que foram alargadas (de duas para três vias em cada sentido). A empreitada estava orçada em 25,6 milhões de euros. Serão ainda realizadas a pavimentação em plena via na praça de portagem de Carcavelos e a construção do novo nó do Estoril. O novo nó do Estoril terá uma passagem inferior à auto-estrada e praça de portagem. No nó de Cascais será acrescentado mais “um ramo” de saída ao já existente, possibilitando o prolongamento da auto-estrada em 200 metros, ligando à rotunda do novo acesso municipal à zona do Guincho. Esta obra está orçada em 4,9 milhões de euros. Restrições na A5 para a realização de obras desde o fim de Maio de 2005 que ficarão finalizadas em Junho de 2005. Foram entretanto adiadas a colocação do pavimento em plena via na praça de portagem de Carcavelos, a realizar em Agosto 2005; e a construção do novo nó do Estoril será concluída depois de Setembro de 2005. O nó de Cascais no fim da A5 vai também ser intervencionado, sendo assinado um protocolo entre a Brisa e a Câmara Municipal de cascais para a realização da obra e prevendo-se a sua conclusão para Outubro de 2005. **Processo** – O alargamento de duas para três vias em cada sentido nos 8,8 quilómetros do troço da auto-estrada de Cascais (A5) entre Carcavelos e Alcabideche decorre de uma obrigação contratual prevista na concessão da auto-estrada em função do aumento do número de utilizadores. Esta obra ficou orçada em 25,6 milhões de euros. A Brisa mantém o valor das portagens enquanto decorrem as obras e após a conclusão do alargamento. **Agentes** – Brisa, Câmara Municipal de Cascais, Junta de Freguesia do Estoril.

Hipódromo em Cascais⁹³. Desenho – Remodelação do Hipódromo Municipal Manuel Possolo, localizado junto ao antigo Pavilhão do Dramático. A remodelação incluiu: novas bancadas, espaços de treino e descanso de cavalos, melhores acessibilidades, mais estacionamento e condições técnicas que permitirão receber outros eventos. O projecto custou 1,7 milhões de

⁹² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 30 de Junho de 2005 intitulado «Martírio com fim à vista nas obras de alargamento da A5».

⁹³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 1 de Maio de 2005, intitulado «Hipódromo de Cascais ambiciona ser um dos melhores centros hípicas da Europa».

euros. **Processo** – Encerramento em 2004 para se procederem a obras de remodelação. Reabertura em Maio de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Junta de Turismo da Costa do Estoril.

Hospital de Cascais no Ministério Público⁹⁴. **Desenho** – Relatório preliminar do IGAT considera que o município de Cascais violou o PDM, no Plano de Pormenor para a instalação de um hospital em Tires, devido aos elevados índices urbanísticos e à ocupação de solos classificados. A Câmara Municipal de Cascais promoveu um plano de pormenor do espaço de reestruturação urbanística para o estabelecimento de uma unidade hospitalar e de ensino universitário, no âmbito de um protocolo estabelecido com a empresa A. Santo, proprietária dos terrenos junto ao aeródromo de Tires. O plano previa uma forte componente habitacional, a ampliação do aeródromo, um hospital, uma faculdade de medicina, escolas, um complexo desportivo e instalações para a GNR e bombeiros. O relatório do inquérito conclui que a Direcção Regional de Ambiente e Ordenamento (DRAOT) de Lisboa e Vale do Tejo, depois de ter alertado para a necessidade de separação das áreas de equipamento e residenciais, para efeitos do cálculo dos índices de construção, permitiu a contabilização de duas dessas áreas de equipamento. É ainda tida como falha a não verificação das condições acústicas derivadas da proximidade ao aeródromo. O relatório refere ainda que o parecer da Comissão da Reserva Agrícola Nacional apenas concedia a desafectação de terrenos para a implantação do hospital, sendo negada a implantação de habitação. Como conclusão, os inspectores do IGAT consideram que deverá ser dado conhecimento dos factos às entidades competentes – Inspecção-geral das Finanças, Ministério Público e tribunais competentes. **Processo** – O plano foi publicado em finais de 2001. O ministro das Cidades determinou à IGAT, em 2003, a realização de um inquérito para verificar a legalidade da aprovação do plano pelos órgãos municipais e da regularidade da participação da DRAOT no processo. O relatório do inquérito surge em finais de Outubro de 2004. **Agentes** – Inspecção-Geral da Administração do Território – IGAT, Município de Cascais, empresa A. Santo.

OEIRAS, LISBOA, ALMADA, SEIXAL E BARREIRO

Terceira Ponte sobre o Tejo⁹⁵. **Desenho** – A construção de uma terceira travessia do Tejo em Lisboa. A ideia inicial foi de uma travessia apenas ferroviária, embora preparada para a adaptação posterior à circulação automóvel. A Câmara Municipal do Barreiro refere a necessidade de uma travessia com os dois tipos de comboio, de bitola ibérica e de alta velocidade, como prioridade, mas não esquecendo a ligação rodoviária. Este município considera deste modo potenciar o património que o Estado possui na Área Metropolitana Sul, isto é, os 700 hectares do Quimiparque e a Siderurgia. O financiamento é outra questão em discussão; no entanto, uma parceria público-privada será a alternativa mais provável, tendo em conta que a Lusoponte já demonstrou interesse, embora condicionado ao alargamento das

⁹⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 31 de Dezembro de 2004 intitulado «IGAT propõe envio do caso do hospital de Cascais para o MP».

⁹⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cristina Vargas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 29 de Setembro de 2004 intitulado «Avanços e recuos de uma terceira ponte anunciada».

concessões e à garantia de uma quarta travessia exclusivamente rodoviária entre a Trafaria e Algés, no futuro. Esta quarta travessia ligaria a Circular Regional Interna da Península de Setúbal à Circular Regional Externa de Lisboa. A ideia também agrada à Câmara Municipal de Almada, que salienta ainda que a prioridade seja uma travessia rodoferroviária entre Chelas e o Barreiro, procedendo ainda à reconversão dos terrenos na zona da Lisnave, através de uma passagem subterrânea entre Cacilhas e o norte, vocacionada para a ferrovia e levando o metro de Lisboa para sul. A Associação Internacional de Pontes e Estruturas defende que a melhor opção, em termos de custos, seria instalar na travessia do Tejo, além do comboio normal de bitola Ibérica e do trânsito rodoviário, o TGV, com o comboio normal na parte superior central, o tráfego automóvel de ambos os lados e o TGV no interior do tabuleiro em modelo de caixão. A Associação para o Desenvolvimento dos Transportes Ferroviários defende que a melhor opção seria a construção de um túnel ferroviário de dez quilómetros entre Chelas e o Montijo.

Processo – Em 2000 foi constituída a Equipa de Missão, responsável por todo o trabalho tendente ao lançamento do concurso para a ligação entre Chelas e o Barreiro. No início de Setembro de 2004 foi retomado o processo de avaliação das alternativas de travessia. A ligação entre Chelas e o Barreiro foi preterida nos anos 90. Em Agosto de 2004 a Lusoponte demonstra interesse na obra. Alternativa apresentada pela Associação para o Desenvolvimento dos Transportes Ferroviários, em Junho de 2004.

Agentes – Câmara Municipal do Barreiro, Equipa de Missão, responsável por todo o trabalho tendente ao lançamento do concurso para a nova ponte, Lusoponte, Câmara Municipal de Almada, Associação Internacional de Pontes e Estruturas, Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário.

OEIRAS

Apostas estratégicas do município de Oeiras^{96, 97, 98}. **Desenho** – A pretensão é afirmar o concelho de Oeiras no segmento do turismo de negócios, de lazer e de cultura. O campo de golfe, o centro de congressos em construção em Porto Salvo e o porto de recreio de Oeiras são elementos desta estratégia. Para além destas intervenções prevê-se ainda a extensão da linha do SATU até ao Lagoas Park, a construção dos 15 hectares da segunda fase do Parque dos Poetas e a criação de oito novos parques de estacionamento. Campo de golfe de 18 buracos, com 45 hectares, em frente ao complexo empresarial do Tagus Park, zona de *driving-range*, clube, restaurante. Associado ao campo de golfe está previsto um empreendimento urbanístico denominado Cabanas Golfe com espaços comerciais e parque residencial, com mais de 2500 metros quadrados. A primeira fase consiste em moradias isoladas, um espaço com 139 lotes agrupados, uma unidade hoteleira. Prevía-se, em 2002, a conclusão do campo de golfe em 2003 e da urbanização em 2004. As seguintes fases incluirão a construção de uma zona de moradias e de habitação colectiva de baixa volumetria (2ª fase) e habitação colectiva e

⁹⁶ Resulta de informação recolhida de entrevista realizada por Gouveia de Albuquerque a Teresa Zambujo intitulada «Queremos afirmar Oeiras no turismo de negócios» para o suplemento regiões do jornal *Diário de Notícias* de 28 de Junho de 2005.

⁹⁷ Resulta de informação recolhida de artigos escritos por Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 3 de Dezembro de 2002 intitulado «Oeiras vai ter um campo de golfe».

⁹⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Helena Santareno publicado no jornal *Diário de Notícias* de 25 de Outubro de 2004 intitulado «Renault muda a sua sede para o concelho de Oeiras».

um aparthotel (3ª fase), edifício único com 7.000 metros quadrados de área bruta de construção acima do solo. A fase actual do Lagoas Park regista 65 mil metros quadrados para um total de 120 mil metros quadrados de construção acima do solo. A volumetria dos edifícios é de quatro pisos e uma área média de sete mil metros quadrados. Existe um lote de apoio aos utilizadores deste espaço que inclui quatro restaurantes, uma dependência bancária, uma tabacaria, um café/pastelaria, lavandaria, mercearia e um colégio pré-primário (Colégio São Francisco de Assis). Para a segunda fase está prevista a construção de um hotel, um centro de congressos, um *health club* e um complexo desportivo, ainda sem datas de entrada em funcionamento. Parque de estacionamento com seis mil lugares, acessibilidade à A5 e SATUO.

Processo – Transferência da sede da Renault Portuguesa para o concelho de Oeiras. O negócio elevou para 95% a taxa de ocupação deste empreendimento do Grupo Teixeira Duarte. O investimento global do Grupo Teixeira Duarte cifra-se em 175 milhões de euros. O grupo dá prioridade ao arrendamento dos espaços, sendo excepção a Pfizer, na linha do que ocorre com as empresas americanas em geral, que optam pela aquisição dos espaços, também por questões de segurança. **Agentes** –Renault Portuguesa, Grupo Teixeira Duarte, Sanofi, Pfizer, BP, ONI, Oracle, BMW, MG-Rover, Toshiba, Sankyo Farma, Nestlé Waters, Selecções do Reader's Digest.

Cidade Judiciária^{99, 100} em Caxias. **Desenho** – Nova sede nacional da Polícia Judiciária composta de dezasseis edifícios. Referências a uma área total de 118.000 m² compreendendo oito edifícios, implantados em zona verde, heliporto, paiol e silo automóvel. Este espaço albergará todos os serviços da Polícia Judiciária, com um custo na ordem dos 75 milhões de euros. Com a denúncia do contrato em 2005 estão a ser estudados três cenários alternativos: a ampliação da sede já existente na Rua Gomes Freire recorrendo aos terrenos contíguos, anexos da antiga Faculdade de Veterinária; em Moscavide construir-se-á um edifício de raiz nos terrenos do antigo depósito de material de guerra, propriedade da Parpública; em Chelas será também construído um edifício de raiz nos terrenos da Câmara Municipal de Lisboa.

Processo – Em Outubro de 2003, o Ministério da Justiça anuncia a construção de 16 edifícios junto ao hospital-prisão de Caxias. Os moradores contestam a grande volumetria e a insuficiência de infra-estruturas. A Câmara de Oeiras deu parecer negativo à obra por violar o PDM. Trabalhos iniciados sem autorização prévia do ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território. Não teve estudo de impacto ambiental nem se encontra licenciada. A 28 de Julho de 2004, o Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra suspendeu as obras no âmbito de uma

⁹⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por António Arnaldo Mesquita intitulado «ministro pede parecer à PGR sobre nova sede da Judiciária» e de artigo com autor não identificado intitulado «Cidade Judiciária é debatida em hoje em Caxias», ambos para o jornal *Público* de 31 de Março de 2005, de artigo de Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 2 de Abril intitulado «Helena Roseta e Ribeiro Telles contra construção da Cidade Judiciária em Caxias» e de artigo de Inês Boaventura para o jornal *Público* de 23 de Novembro de 2004 intitulado «Sá Fernandes acusa IPPAR de mentir num processo em julgamento».

¹⁰⁰ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por António Arnaldo Mesquita, no jornal *Público* de 31 de Março de 2005 intitulado «ministro pede parecer à PGR sobre nova sede da Judiciária», Catarina Serra Lopes no jornal *Público* de 2 de Abril de 2005 intitulado «Helena Roseta e Ribeiro Telles contra construção da Cidade Judiciária em Caxias», Susana Leitão e Licínio Lima publicados no jornal *Diário de Notícias* de 5 de Novembro de 2005 intitulados «Caxias: paraíso único às portas de Lisboa» e «Governo desiste da obra sem denunciar contrato» (respectivamente), e pelo artigo de Alexandra Reis publicado no jornal *Público* de 30 de Janeiro de 2006 intitulado «Isaltino diz que obras em Caxias para a "cidade Judiciária" vão ser demolidas».

providência. O ministro pede em Março de 2005 parecer ao conselho consultivo da Procuradoria-geral da República. A suspensão das obras implica pagamentos de indemnização à empresa construtora bem como o pagamento de rendas pelos edifícios que pertenciam à Polícia Judiciária e deixaram de pertencer. Corre ainda uma acção em tribunal. O advogado José Sá Fernandes acusa o IPPAR de ter prestado falsas declarações através de documento oficial acerca da cidade judiciária, existindo discrepância entre dois documentos do IPPAR sobre o Paço Real de Caxias em fase de classificação e o eventual desenvolvimento da empreitada pelo Instituto de Gestão Financeira e Patrimonial da Justiça numa área patrimonialmente classificada. A 13 de Fevereiro de 2003 deu-se a abertura do concurso restrito de concepção/construção da nova sede (concurso cingido às entidades credenciadas junto do Gabinete Nacional de Segurança). Assinatura de um contrato em Janeiro de 2004 entre o Ministério da Justiça e a empresa de construção civil Teixeira e Duarte tendo em vista a construção da nova sede da Polícia Judiciária em Caxias. Início dos trabalhos de construção em Fevereiro de 2004. Criação de uma comissão cívica e elaboração de uma providência cautelar pedindo a suspensão da obra apresentada no Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra a 19 Maio de 2004, alegando ilegalidade da mesma ao nível do PDM. Em Julho de 2004 o tribunal intimou o Ministério da Justiça e a empresa Teixeira e Duarte a suspender as obras. Em Março de 2005 o projecto esteve a discussão pública no Centro Comunitário Paroquial de Caxias, tendo sido apresentados argumentos para a sua não realização por Helena Roseta e Ribeiro Telles. Em Novembro de 2005 o Ministério decidiu desistir da empreitada. Em Janeiro de 2006, Isaltino Moraes, em nome da Câmara Municipal de Oeiras, disponibilizou-se para encontrar outro terreno na autarquia onde a sede da Polícia Judiciária possa ser construída. Nesta mesma data o Ministério da Justiça equacionava três cenários alternativos a Caxias: Rua Gomes Freire, Chelas e Moscavide. A conclusão da “Cidade Judiciária” estava prevista para meados de 2007. **Agentes** – Ministério da Justiça, Procuradoria-geral da República, empresa Teixeira Duarte, Engenharia e Construções, SA, comissão Salvem Caxias, moradores do concelho de Oeiras, Tribunal Central Administrativo de Lisboa, advogado José Sá Fernandes, IPPAR, Comando da Polícia Judiciária, Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra, Câmara de Oeiras, Parpública, Câmara Municipal de Lisboa, Helena Roseta, Gonçalo Ribeiro Telles.

Primeira avaliação da implementação do SATU^{101, 102, 103}. Desenho – O traçado do SATU (Sistema Automático de Transporte Urbano) entre Paço de Arcos e o centro comercial Oeiras Parque tem como única paragem a Tapada do Mocho, correspondendo a 1200 metros de extensão. O veículo, eléctrico e não poluente, passa sobrelevado aproximando-se dos edifícios da Tapada do Mocho. O traçado final do SATU incluirá Lagoas Park, Tagus Park e Cacém. O monocrarril da SATU (empresa municipal homónima), que faz a ligação entre Paços de Arcos e

¹⁰¹ Resulta de informação recolhida de artigo publicado no jornal *Público* de 3 de Abril de 2005 intitulado «Moradores de Oeiras queixam-se do ruído do SATU».

¹⁰² Resulta de informação recolhida de artigo publicado no jornal *Público* de 7 de Julho de 2005 intitulado «Oposição defende fecho do monocrarril de Oeiras».

¹⁰³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes no jornal *Público* de 11 de Novembro de 2002 intitulado «Construção do monocrarril de Oeiras dá os primeiros passos».

Oeiras (estando previsto o seu prolongamento até ao Tagus Park), passado um ano da sua inauguração (7 de Junho de 2004), deu um prejuízo de 561 mil euros. No projecto, a primeira fase tinha uma extensão de 1150 metros, começando em Paço de Arcos, passando pela Tapada do Mocho e terminando no centro comercial Oeiras Parque. As carruagens do monocrail têm capacidade para 79 utentes, fazendo o percurso em 3 minutos a uma velocidade máxima de 40 km por hora até 2005. Numa segunda fase a linha chegaria ao Lagoas Park, em 2004, e posteriormente ao Tagus Park (sem data marcada). O projecto final teria uma extensão de 7 km, estando prevista a sua conclusão em 2012. Em 2005 estavam construídos 1200 metros de linha com um custo de 23 milhões de euros. A primeira fase contempla 3 estações: a estação dos Navegantes em Paço de Arcos (funcionará como interface entre o caminho-de-ferro e um futuro terminal rodoviário a surgir neste local); uma paragem na Tapada do Mocho (com a linha dividida em duas vias para que dois veículos se possam cruzar); a estação terminal denominada de Fórum, no centro comercial Oeiras Parque (com 3 vias de acesso: uma dentro do Oeiras Parque, outra junto à paragem de táxis e outra junto à estrada). **Processo** – A adjudicação da obra à Teixeira Duarte tem suscitado alguma controvérsia por esta empresa ter interesses imobiliários na zona do Lagoas Park, onde se prevê que o SATU chegue numa segunda fase. A oposição de esquerda na Assembleia Municipal de Oeiras quer o encerramento do monocrail da SATU, empresa municipal da qual a Câmara tem 51% e a Teixeira Duarte 49%, devido ao prejuízo que esta acarreta. Embora não haja números sobre quantidade de passageiros transportados e viagens efectuadas, alega-se que o sistema de transportes não serve ninguém, causa danos ambientais e produz ruído. Início da construção de três estações da primeira fase do projecto em Novembro de 2002. A primeira fase tinha conclusão prevista para Novembro de 2003. Foi inaugurada em Junho de 2004. O custo foi totalmente assumido pela empresa Teixeira Duarte. Menos de um ano depois da inauguração, os moradores têm apresentado várias queixas relativas ao ruído e à “falta de vistas”. **Agentes** – Câmara Municipal de Oeiras, empresa de construção civil Teixeira Duarte, oposição de esquerda da Assembleia Municipal de Oeiras, SATU E.M., moradores, arquitecto Joaquim Bryce, Grupo de Reflexão Estratégica.

Porto de Recreio¹⁰⁴. **Desenho** – Construído junto à Piscina Oceânica e com um custo de 8 milhões de euros. Tem capacidade para acolher 274 embarcações em seco e 150 em molhado. Vai albergar restaurantes, bares e esplanadas, um parque de estacionamento com 275 lugares e um posto de turismo. **Processo** – O porto de recreio foi inaugurado em Setembro de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Oeiras.

Manifestação contra atentados urbanísticos¹⁰⁵. **Desenho** – O Grupo “Todos por Oeiras” manifesta-se contra a construção da Cidade Judiciária, em Caxias, contra o SATUO em Oeiras

¹⁰⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 3 de Setembro de 2005, intitulado «Oeiras inaugura hoje novo porto de recreio».

¹⁰⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 6 de Junho de 2005 intitulado «Manifestações contra atentados urbanísticos em Oeiras».

e em prol da preservação do Parque dos Poetas e do centro histórico de Porto Salvo, sem os projectos urbanísticos que poderão descaracterizar estas duas zonas. O grupo pretende levar a Câmara Municipal de Oeiras a marcar uma assembleia municipal extraordinária sobre a gestão urbanística do concelho. Nos três casos protestados, existe violação das regras do PDM; no Parque dos Poetas, onde a maioria das habitações são vivendas, estão projectados edifícios que chegam aos dez andares; em Caxias, a proposta da construção da nova Cidade Judiciária prevê a construção de 10 grandes prédios numa das principais zonas verdes; em Porto Salvo a proposta de construção de edifícios no centro histórico ultrapassa em mais de 50% o índice de construção do PDM. **Processo** – Dezenas de pessoas – “Todos por Oeiras” – manifestaram-se no dia 5 de Junho de 2005 no encerramento da marginal. Ao longo da manhã promoveram uma caminhada pela marginal. Entrega de um processo em tribunal a 13 de Junho de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Oeiras, conjunto de moradores “Todos por Oeiras”.

AMADORA E LISBOA

Obras da CRIL entre Amadora e Lisboa^{106, 107, 108, 109}. **Desenho** – Será parcialmente em túnel fechado e em vala aberta. É a solução que tem menos impacto acústico, visual e paisagístico e que mais salvaguarda o aqueduto das Águas Livres e os edifícios das Portas de Benfica. Recomeço de obras da CRIL (Circular Regional Interna de Lisboa), resultante do consenso alcançado entre os diferentes intervenientes no processo. Retirado do Portal do Governo. Trata-se de um troço de 3,7 km cuja conclusão é fundamental para descongestionar o trânsito na zona ocidental da Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente nos acessos que hoje desembocam na 2ª Circular (120 mil veículos por dia). Um novo nó na CRIL, entre áreas do concelho de Lisboa, mas de iniciativa e apoio do município da Amadora. Conclusão da CRIL entre a Buraca e a Damaia que prevê a destruição de um troço de 185 m do Aqueduto das Águas Livres e 55 m do Aqueduto das Francesas. É proposta uma alternativa com uma inclinação máxima em plena via de 5% a partir de ligeiras alterações no nó da Buraca e passagem da CRIL por baixo do Aqueduto preservando-o. Estas alterações estavam orçadas em 741 mil euros. Obras de conclusão da CRIL entre o nó da Buraca e o nó da Pontinha. A solução proposta pelas Câmaras da Amadora e de Lisboa contempla um túnel parcialmente aberto com uma extensão de 1550 metros evitando a demolição de vários prédios e moradias em Santa Cruz de Benfica. Esta solução teria um custo de 11 milhões de euros. O espaço que fica por cima do túnel serviria para fazer passar uma via de ligação entre Lisboa e a Amadora, bem como a construção de estacionamento e espaços verdes, sendo no futuro vedada a construção de novos edifícios nas imediações. **Processo** – A Estradas de Portugal, EP apresentou solução para o troço da CRIL entre a Buraca e a Pontinha. A mesma não foi divulgada por carecer ainda de avaliação de impacto ambiental e de consulta pública.

¹⁰⁶ Conforme artigo de Luísa Botinas «Obras da CRIL podem recomeçar já em 2007» publicado no jornal *Diário de Notícias* de 31 de Outubro de 2006.

¹⁰⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por I. B. publicado no jornal *Público* de 24 de Novembro de 2004 intitulado «Comissões de moradores manifestam-se contra nó da Damaia».

¹⁰⁸ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 24 de Fevereiro de 2005, intitulado «Providência Cautelar quer travar demolição no Aqueduto».

¹⁰⁹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 8 de Agosto de 2002, intitulado «Câmara da Amadora quer novo concurso para acabar a CRIL».

Registou-se, de acordo com o ministro das Obras Públicas, grande abertura por parte de associações de moradores e de defesa do património. Pela primeira vez, 13 anos depois de concluído o projecto de execução que não reuniu consenso e foi sendo sucessivamente alterado, conseguiu-se obter uma solução que reúne a concordância das três autarquias atravessadas pelo novo troço – Lisboa, Amadora, Odivelas. Em comparação com versões anteriores, conseguiu-se minimizar os impactos sociais, acústicos, visuais, paisagísticos e patrimoniais. Solução em túnel. Como estamos perante um território muito condicionado por forte ocupação urbana, recorreu-se à solução em túnel. O traçado salvaguarda o Aqueduto das Águas Livres, com alterações no nó de ligação da CRIL com o IC19, passando em túnel sob o aqueduto. Na fase de construção, a estrutura do Aqueduto será protegida por galeria de betão. Entre o nó da Buraca e a rotunda da Damaia, introduziu-se uma via adicional para melhorar a segurança e condições de circulação. Foi suprimido o viaduto previsto para a zona das Portas de Benfica, prolongando-se o túnel junto ao Bairro de Santa Cruz. Em Alfovelos, o traçado foi afastado dos edifícios e insere-se parcialmente em túnel aberto. Emitido parecer pela Comissão de Avaliação de Impacto Ambiental em 15 de Novembro de 2006 que validou a DIA emitida em 2004. Calendário. O Concurso Público Internacional será lançado no início de 2007. No PIDDAC de 2007 estão previstos cerca de 4,5 milhões de euros para a primeira fase da construção. A obra total pressupõe um investimento global de 100 milhões de euros. As comissões de moradores da Damaia e do Bairro de Santa Cruz de Benfica acusam a intenção da Câmara Municipal da Amadora de criar um novo nó na CRIL associado com interesses dúbios, e do mesmo ir gerar maior risco de acidentes, congestionamento de tráfego, aumento de poluição atmosférica e sonora. Contra este nó foi apresentada uma moção da Junta de Freguesia de Benfica, uma moção da Assembleia Municipal de Lisboa e o compromisso do presidente da Câmara Municipal de Lisboa. No protesto acusam as entidades de ignorarem as observações apresentadas durante o período de discussão pública. Acusam a Câmara Municipal da Amadora de ser a única interessada neste nó por ir beneficiar um empreendimento de 180 hectares projectado para a área da Falagueira/Venda Nova. As críticas baseiam-se ainda no facto de esta intervenção ir acentuar a separação territorial entre Damaia e Santa Cruz de Benfica. Interposição de uma providência cautelar se a demolição de um troço do Aqueduto das Águas Livres for aprovada. O projecto esteve a consulta pública em Janeiro de 2005 e o Instituto do Ambiente ainda não se pronunciou quanto às alterações. A alteração proposta pela Associação Ofícios do Património e Reabilitação Urbana (Oprurb) já tinha sido considerada em Novembro de 2004 pela Estradas de Portugal. Em 1996 o IPPAR deu parecer favorável à demolição e confirmou-o em 1997 aquando da reanálise do processo. O concurso para esta empreitada foi lançado em 1999 e englobava, além deste, as obras do IC16 e do IC30 (Belas-Lourel e Ranholas-Linhó). O processo nunca foi adjudicado devido a problemas ambientais suscitados no traçado entre o nó de Belas e Lourel. Propõe-se assim a separação das empreitadas e a adopção de ligações em túnel ou em túnel e viaduto. A solução final tinha já sido aprovada em 2000 pela vereação. **Agentes** – Governo, autarquias de Lisboa e Amadora, Estradas de Portugal EP, comissões de moradores da Damaia e do Bairro de

Santa Cruz de Benfica, Associação Oficinas do Património e Reabilitação Urbana (Oprurb), Instituto do Ambiente, CDU, PCP da Amadora.

AMADORA

Nova área comercial¹¹⁰. Desenho – O centro comercial Dolce Vita inclui centenas de lojas, dezenas de restaurantes, um hipermercado Jumbo, e uma loja de bricolage Le Roi Merlin. O projecto inclui novas vias e reforço de infra-estruturas. Maior centro comercial de Portugal localizado no Casal da Mira (nó de Santo Eloy, Amadora), próximo do IC16 (ligação da CREL à CRIL, desde o nó de Belas ao nó da Pontinha). O Dolce Vita Tejo terá uma área bruta de 112 mil m² num investimento de 200 milhões de euros prevendo-se a sua inauguração para o segundo semestre de 2007. Serão criados 8 km de estrada, 7 rotundas, 3 viadutos. O espaço terá um hipermercado de 23 mil m², 9000 lugares de estacionamento (4 pisos), 6000 m² de entretenimento, 7500 m² de restauração, uma praça interior com 30 metros de altura e 8000 m² de espaço. Espera-se que crie 4500 postos de trabalho directos e 8000 indirectos. **Processo** – Inclui investimentos na ordem de 200 milhões de euros. Está a ser objecto de contestação por parte de pequenos comerciantes da Amadora e da Associação Comercial e Empresarial dos concelhos de Oeiras e Amadora. O projecto foi apresentado em Setembro de 2005. A escolha do local está ligada com a sua localização central, com a grande densidade populacional (concentra 1,9 milhões de pessoas em 30 km) e com a boa rede viária. Os lojistas da Amadora consideram que a aprovação deste projecto vai significar a morte do comércio tradicional local. **Agentes** – Associação Comercial e Empresarial dos concelhos de Oeiras e Amadora, Câmara Municipal da Amadora, Sociedade Amorim Imobiliária, lojistas da Amadora.

Expansão do metro até 2010^{111, 112}. Desenho – Terminada em Março de 2004, a extensão que liga Telheiras a Odivelas com paragens no Campo Grande, Quinta das Conchas, Lumiar, Ameixoeira e Senhor Roubado; e em Maio de 2004, a extensão que liga Pontinha a Amadora (Amadora Este) com paragem em Alfornelos. Em curso: a terminar no primeiro trimestre de 2006, a extensão da linha azul entre Baixa/Chiado e Santa Apolónia, com paragem no Terreiro do Paço; a terminar no quarto trimestre de 2007, a extensão da linha vermelha entre a Alameda e São Sebastião com paragem no Saldanha. Programado, a nova linha das colinas: um novo percurso com paragens em Santa Apolónia, Graça, Sapadores, Penha de França, Paiva Couceiro, Arroios, Estefânia, Gomes Freire, Campo Mártires da Pátria, Avenida, Príncipe Real, São Bento, Estrela e Campo de Ourique. Em projecto ou em fase de estudo: a extensão da programada linha das Colinas, unindo Campo de Ourique a São Sebastião, com paragens previstas nas Amoreiras e Campolide; a extensão da linha vermelha, unindo a estação do Oriente à do Lumiar, com paragens previstas em Moscavide, Encarnação, Aeroporto e Alta de

¹¹⁰ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Catarina Serra Lopes publicados no jornal *Público* de 7 de Março de 2005, intitulado «Pequenos lojistas da Amadora temem mega centro comercial» e de 22 de Setembro de 2005, intitulado «Amadora vai ter maior centro comercial de Portugal em 2007».

¹¹¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 27 de Março de 2005 intitulado «A expansão do Metro até 2005».

¹¹² Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 23 de Setembro de 2005, intitulado «Metro chega à Reboleira em 2009».

Lisboa; e a extensão da linha verde, unindo o Rato a Alcântara, com paragem prevista na Estrela. A extensão da linha de metro da Amadora vai permitir a ligação à Linha de Sintra da CP. Conclusão dos 250 m de túnel necessários para ligar a Falagueira à Reboleira. Na estação da Reboleira surgirá um interface de transportes integrando metro, comboios e autocarros de várias transportadoras. A Linha do Metro Ligeiro de Superfície da Amadora terá uma extensão de 7 km e ligará a Falagueira ao Casal da Mira. **Processo** – Apresentação do projecto em 2005 pela secretária de Estado dos Transportes. O concurso para construção será lançado em 2007 e espera-se a chegada do metro à Reboleira em 2009. A autarquia pretende também uma linha de metro ligeiro de superfície financiada em parte pelo Grupo Amorim (que está a construir o maior centro comercial do país em Casal da Mira). **Agentes** – Secretaria de Estado dos Transportes, Metro, Câmara Municipal da Amadora.

Parque temático¹¹³ ¹¹⁴. **Desenho** – O tema deste parque é juventude e educação. Escola fixa de trânsito para crianças. Localiza-se na freguesia da Falagueira. Prevê-se a conclusão para 2005. Tem uma dimensão de 5,8 hectares, e é composto por um circuito de minigolfe, uma ludoteca, apoios para a prática de desportos radicais. É intenção da Câmara manter este espaço aberto 24 horas por dia. A intervenção inclui o restauro de um edifício do século XV que pertenceu à Ordem Militar de Malta e onde vai ser instalado um centro destinado a divulgação de pintura e arqueologia, além da criação de uma horta pedagógica nos terrenos anexos; ordenamento de duas zonas do Parque Central, na freguesia da Mina, com 65 mil metros quadrados, com via externa com 140 lugares de estacionamento, circuitos de atletismo, equipamentos de manutenção física e um campo multiusos com tapete sintético. **Processo** – A zona encontrava-se ocupada por barracas desde 1940. Foram demolidas mais de 365 habitações e investidos 25 milhões de euros em realojamentos. **Agentes** – Câmara Municipal da Amadora.

Apresentação de novo projecto para CRIL¹¹⁵. **Desenho** – Corresponde ao troço entre Buraca e Pontinha. A nova proposta apresenta túnel em vez de viaduto na zona das Portas de Benfica fazendo confluir num só troço a via desdobrada proposta anteriormente, evitando o emparedamento de Alfarelos entre o IC16 e a CRIL. A nova proposta evita demolições de cerca de uma dezena de edifícios, realojamento de famílias, indemnizações e expropriações de terrenos. A proposta implica a demolição de parte enterrada do sistema de aqueduto das Águas Livres (troço de 180 metros). **Processo** – A nova proposta surge após a proposta do Instituto de Estradas de Portugal ter recebido parecer desfavorável do Instituto do Ambiente. A Associação Offícios do Património e da Reabilitação Urbana ameaça mover uma acção contra o Estado se este insistir em proceder em demolições no aqueduto para permitir a construção de

¹¹³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 29 de Setembro de 2004 intitulado «Amadora vai acolher primeiro parque temático da região de Lisboa».

¹¹⁴ Baseado em notícia do *Diário de Notícias* de 21 de Julho de 2007.

¹¹⁵ Resulta de informação recolhida de artigo publicado no jornal *Público* de 16 de Julho de 2004 intitulado «Amadora apresenta novo projecto para CRIL» e de artigo de autoria de Daniel Lam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 9 de Novembro de 2004 intitulado «Troço da CRIL ameaça aqueduto na Buraca».

troço da CRIL. **Agentes** – Câmara Municipal de Amadora, Instituto de Estradas de Portugal, Plataforma de Moradores de Alfovelos, Associação Ofícios do Património e da Reabilitação Urbana, Instituto do Ambiente, 3500 subscritores de petição para impedir a demolição do aqueduto, Empresa Pública de Águas Livres, Instituto Português do Património Arquitectónico.

ODIVELAS

Metro de Odivelas¹¹⁶. **Desenho** – Parques de estacionamento insuficientes e as correspondências com autocarros que sirvam Caneças, Famões ou Loures são ineficazes. Os arranjos exteriores não se encontram terminados. Os parques de estacionamento são de 500 lugares em Odivelas e de 400 no Senhor Roubado. **Processo** - Prevê-se a criação de mais 600 lugares no Senhor Roubado. **Agentes** – Utentes do metro de Odivelas.

Centro Cultural Malaposta¹¹⁷. **Desenho** – Programação orientada para o público de Odivelas em vez do público de Lisboa. **Agentes** – Empresa municipal Odivelcultur

Grande centro comercial¹¹⁸. **Desenho** – O Odivelas Parque localiza-se no concelho de Odivelas, junto à CRIL e pretende captar clientes dos concelhos de Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira. 53 mil metros quadrados de área de construção repartidos por quatro pisos. Os dois inferiores destinam-se a 2400 lugares de estacionamento e os dois superiores a 230 lojas e 35 restaurantes; sete salas de cinema, um hipermercado Feira Nova e um Play Center. **Agentes** – Mundicenter, promotora do Oeiras Parque e do Olivais Shopping.

LISBOA E MONTIJO

Comboio de alta velocidade Chelas-Montijo¹¹⁹. **Desenho** – A Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (Adfer) defende uma só saída do comboio de alta velocidade a partir de Lisboa, mais precisamente a partir da estação central que deverá ficar situada em Chelas/Olarias e daí sair em direcção à península de Setúbal. A Adfer alerta para a necessidade de desenvolver uma nova estação central de Lisboa da rede de alta velocidade articulada com o sistema ferroviário suburbano, através da Linha de Cintura, com a rede de metropolitano de Lisboa, através da linha vermelha, e com o transporte aéreo. A segunda opção visa a construção de uma nova travessia do Tejo, exclusivamente ferroviária, no eixo Chelas/Olarias. **Processo** – No início de Novembro de 2004, a Adfer apresentou ao Governo a sua opinião sobre o comboio de alta velocidade. **Agentes** – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (Adfer).

LISBOA

¹¹⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira para o jornal *Público* de 27 de Março de 2005 intitulado «Utentes do metro de Odivelas queixam-se de más ligações com autocarros um ano depois».

¹¹⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 3 de Fevereiro de 2005 intitulado «Malaposta privilegia ligação a Odivelas».

¹¹⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 11 de Agosto de 2002 intitulado «Grande centro comercial abre em Odivelas».

¹¹⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Leonor Matias publicado no jornal *Diário de Notícias* de 22 de Novembro de 2004 intitulado «Comboio de alta velocidade passa ponte Chelas/Montijo».

Poluição e estudo de alternativas ao transporte individual¹²⁰. **Desenho** – Medidas para melhorar a qualidade do ar: Sistema de matrículas alternadas; Portagens diferenciadas (transportes individuais com um só ocupante mais penalizados); Aumento da fiscalização do estacionamento; Zona de emissões reduzidas (proibir a circulação na cidade de veículos pesados de mercadorias e passageiros que não cumpram determinados limites de emissão de poluentes); Vias de alta ocupação (faixas onde só podem circular veículos com mais de um ocupante); Zonas de circulação taxada (penalizar o atravessamento de determinadas zonas urbanas); Renovação dos transportes colectivos; Aumento de corredores bus; Regulamento de cargas e descargas (melhorar a eficiência do transporte de mercadorias); Reestruturação tarifária dos transportes públicos. **Processo** – A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), após ter sido notificada e ameaçada com a abertura de um processo de averiguações por parte da União Europeia (no final de 2003), encomendou um estudo à Universidade Nova de Lisboa que visa obter a melhoria da qualidade do ar na região. Este estudo, intitulado *Planos e Programas para a Melhoria da Qualidade do Ar na Região de Lisboa e Vale do Tejo*, que seguiu para Bruxelas (30 de Junho de 2005) de forma a receber um parecer por parte da UE acerca das medidas apresentadas para resolver a situação, revela um quadro negro no que toca aos valores registados de poluição. A concentração de partículas em suspensão (PM10) e de dióxido de azoto (NO2), tem excedido os valores limite estabelecidos por lei (40 gramas por m³) e o número de excedências permitidas por ano (35 para o PM10 e 18 para o NO2), sendo o caso particular da Av. da Liberdade em Lisboa o mais gravoso (até da Europa), com uma média anual de 51 g/m³ de PM10 e 63 g/m³ de NO2, seguindo-se-lhe Entrecampos (Lisboa), Escavadeira (Barreiro), Cascais e Quebedo (Setúbal). A principal causa destes valores de poluição deve-se ao aumento do uso do automóvel particular, sobretudo com um só ocupante, face aos transportes públicos. **Agentes** – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Universidade Nova de Lisboa, União Europeia.

Cidade Administrativa¹²¹. **Desenho** – Concentrar em Chelas nove ministérios actualmente instalados em 170 moradas espalhadas pela cidade, numa área de 236 hectares onde seriam edificados cerca de 124 hectares dos quais 78 se destinam a áreas verdes. **Processo** – O executivo demissionário de Santana Lopes apresentou a ideia de se criar uma cidade administrativa em Chelas. Reacções: José Vieira – “Não me parece que haja necessidade de uma cidade administrativa. A disseminação dos ministérios é melhor que a sua concentração num só sítio da cidade”. “Se queremos que a cidade seja um organismo vivo, essas coisas tem de estar mais mescladas, se não ficaria uma cidade chatíssima”. Carrilho da Graça – “Não vejo novas razões para se estarem a criar novas superfícies de terciário, que alias estão em excesso e não se vendem”. “Sou a favor dos palácios e dos edifícios de qualidade para os

¹²⁰ Resulta de informação recolhida de artigos escritos por Anabela Mendes publicado no jornal *Público* de 24 de Junho e 10 de Julho de 2005 intitulados «Ar irrespirável na Grande Lisboa leva a estudar alternativas ao transporte individual» e «Carros com um só ocupante vão pagar mais portagem à entrada de Lisboa».

¹²¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 22 de Janeiro de 2005 intitulado «Arquitectos condenam Cidade Administrativa».

instalar (os ministérios). Não digo que não devam de sair alguns do Terreiro do Paço, mas para isso é preciso que haja utilizações mais interessantes e não para ali fazer férias”. Nuno Mateus – “Chelas é um troço da cidade entre espaços consolidados que está ainda fragmentado e tem sido ‘guetizado’. Posicionar lá elementos mais altos da cadeia social tem um aspecto que pode ser motivante, mas não acredito que a concentração funcionasse”. “A cidade que funciona melhor é a que tem mistura de funções, contínua e contraditória. É dessas cidades que gostamos. E os ministérios devem ser edifícios de excepção. Ora, um lugar onde tudo são edifícios de excepção é muito cansativo. Veja-se Brasília que é bela, plástica e estética, mas que não funciona como cidade”. Michael Toussaint – “Esse tipo de solução é incompatível com a construção de um Estado moderno”. “Chelas precisa de introdução de uma população nova e era bom que houvesse diversificação social. A ideia pode ter pés para andar, mas tem de ser integrada num plano de cidade”. Francisco Silva Dias – “A ida de ministérios para Chelas é benéfica; isso pode equilibrar o ciclo diário e evitar um sentimento de gueto. Mas há que ter alguma cautela e não exagerar. Um zonamento muito rígido acaba por ser prejudicial”. Manuel Tainha – “Serei contrário a uma decisão de saída dos ministérios. Nós precisamos do símbolo do Terreiro do Paço. Para o bem e para o mal, ele representa o poder, e nós identificamo-nos com essa imagem. A nossa memória do 25 de Abril passa também por ali. E a saída dos ministérios empobreceria o nosso sentido de pertença e de identificação, e interrompia um curso histórico”. Frederico Valsassina – “O terreiro do Paço foi feito para ser sede do poder e por isso mesmo tem uma escala brutal”. “Não é por irem para ali (Chelas) ministérios que a classe média vai para lá, ou se garante que a zona deixe de ser um gueto. De dia fica com muito mais movimento, mas à noite perde essa vida” (e recorda que, em Paris, La Villette, à noite, é horrível). **Fernando Gonçalves** – Não é preciso fazer da deslocalização uma operação imobiliária. A verdadeira reforma seria a deslocalização das direcções-gerais para a província, para estarem mais próximo das populações”. **Agentes** – Egas José Vieira, sócio de Manuel Graças Dias, Carrilho da Graça, Manuel Tainha, Nuno Mateus, Michael Toussaint, Francisco Silva Dias, Frederico Valsassina, Fernando Gonçalves.

Inquérito à qualidade de vida nas cidades¹²². **Desenho** – Emprego: 60% acha difícil conseguir emprego, enquanto 28% acham que é mais ou menos fácil. Custo das casas: 72% acham difícil conseguir uma boa habitação a um preço razoável, enquanto 21% acham fácil. Segurança: Lisboa está no grupo das cidades onde o sentimento de insegurança é maior. Limpeza: 57% dos inquiridos pensam que a sua cidade não é limpa. Transportes: Lisboa encontra-se entre as cidades mais insatisfeitas. Integração de imigrantes: cerca de 43% responde que crê que eles se integram bem, enquanto 48% discorda. Espaços verdes: os Lisboaetas não estão muito satisfeitos mas não são dos mais desagradados. **Processo** – Estes dados constam do último inquérito à qualidade de vida em 31 cidades europeias realizado pela Gallup para o Eurobarómetro. Entre as urbes que surgem no inquérito figura, além de Lisboa, a cidade de Braga, Nápoles, Berlim, Leipzig, Londres, Manchester, Helsínquia, Copenhaga,

¹²² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 15 de Julho de 2005 intitulado «Lisboetas queixam-se de insegurança, falta de emprego e transportes».

Munique, Estocolmo, Marselha, Atenas, Paris, Madrid, Turim, Liege, Viena, Rennes, Málaga, Antuérpia, Luxemburgo, Amesterdão, Roterdão, Barcelona, Glasgow num total de 31. **Agentes** – Gallup e inquiridos das 31 cidades.

Repovoar Lisboa¹²³. **Desenho** – Viegas vê no controlo do estacionamento a arma central para melhorar a mobilidade Lisboaeta, de par com a criação de uma nova circulação rodoviária, entre a Av. Infante Santo e a Av. Mouzinho de Albuquerque, para descongestionar a Baixa, e de uma nova linha de Metropolitano para as colinas centrais de Lisboa, que em pouco mais de uma década se arriscam a ficarem desertas – esta zona habitacional, mal servida de grandes vias, concentra 18% da população de Lisboa e 24% dos 40.000 alojamentos vagos recenseados. A linha subterrânea de 9,5 km e 15 estações já integra a planificação do Metropolitano de Lisboa e poderia ser em parte financiada pelas mais-valias de operações imobiliárias de “densificação selectiva” nas proximidades das estações. O seu objectivo seria o rejuvenescimento habitacional e económico dessas zonas. **Processo** – Por intermédio do Plano de Mobilidade tenciona-se trazer mais pessoas para se fixarem em Lisboa. **Agentes** – José Manuel Viegas, docente do Instituto Superior Técnico responsável pelo Plano.

Gestão do Território¹²⁴. **Processo** – O especialista em transportes Fernando Nunes da Silva, durante o 4º encontro da Transportes em Revista, acusou o governo de vender terrenos na Falagueira para depois os expropriar para a construção da estação, a preços superiores, após criar expectativas com a passagem do metro. Este professor catedrático disse que negócios idênticos foram feitos aquando da construção das estações do Alto dos Moinhos, Campo Grande e Odivelas. **Desenho** - Este especialista também considerou um disparate a construção do metro das colinas, incluído no Plano de Mobilidade de Lisboa, devido sobretudo aos seus custos, defendendo soluções menos dispendiosas como elevadores, funiculares e a reactivação dos eléctricos, como a carreira 28, sublinhando o facto de não se ter sabido rentabilizar propostas mais simples. Nunes da Silva acusou ainda os autarcas de não só não quererem financiar as infra-estruturas e o funcionamento dos transportes, como adoptarem uma atitude reivindicativa para com o poder central para resolverem os problemas por eles criados pois são eles que licenciam tudo e mais alguma coisa. **Agentes** – Fernando Nunes da Silva, especialista em transportes.

Estação do TGV em Chelas¹²⁵. **Desenho** – Valorização de uma área de 500 ha. Demolir alguns edifícios e reabilitar outros; promover a utilização do comboio; contrariar a monofuncionalidade do bairro; atracção de novos residentes; criar uma estrutura verde continua que integre espaços verdes já existentes, percursos pedonais, ciclovias e hortas

¹²³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Francisco Neves publicado no jornal *Público* de 22 de Abril de 2005 intitulado «Plano quer ajudar a repovoar Lisboa».

¹²⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Carlos Cipriano publicado no jornal *Público* de 29 de Junho de 2005 intitulado «Negócios de terrenos para o Metro é “caso de polícia”».

¹²⁵ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Ana Henriques publicado no jornal *Público* de 20 de Dezembro de 2005, intitulado «Manuel Salgado defende estação do TGV para Chelas».

urbanas. Criar uma articulação entre Chelas e o resto da cidade e preencher as descontinuidades com construção (?). Reforço das relações de continuidade entre a zona de Alvalade/Av. Gago Coutinho e o Parque da Bela Vista; e a conversão do eixo norte-sul que atravessa Chelas em avenida urbana. **Processo** – Criação de projectos de final de curso, de Arquitectura, pensando na forma de integrar este espaço na cidade envolvente. **Agentes** – Manuel Salgado, Instituto Superior Técnico.

TGV¹²⁶. Desenho – A linha Lisboa – Porto será totalmente construída de raiz e a sua entrada na capital será pela margem sul. Para tal será necessário construir uma nova travessia ferroviária sobre o Tejo ligando Barreiro a Chelas. Neste momento estão em estudo duas hipóteses de traçado alternativas. Uma linha com um total de 345km² contornando a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo e com um custo de 3,601 mil milhões de euros; B) Uma linha com um total de 336km² com um traçado que segue a 10 com um custo de 3,665 mil milhões de euros. Estes valores não incluem os 525 milhões de euros para a nova travessia sobre o Tejo e vai ser necessário também construir uma outra travessia mais a norte no Carregado. Em qualquer dos casos pretende-se manter a gare do Oriente como estação de partida e chegada dos comboios. A linha para mercadorias que estava a ser projectada de Sines até Badajoz fica para já suspensa até se averiguar a alteração, ou não das intenções Castelhanas quanto à utilização da Linha para transporte de passageiros e mercadorias. Assim sendo as mercadorias providas de Sines entrariam na linha Lisboa – Madrid no Poceirão. **Processo** – Rave apresenta soluções de atravessamento do Tejo ao Governo depois de efectuar um estudo referente à viabilidade da passagem do TGV pela Ponte 25 de Abril (viável para a engenharia, menos viável para a exploração comercial). Em Abril de 2005 estava em estudo o traçado da linha Lisboa – Madrid e a necessidade ou não de uma terceira travessia ferroviária sobre o Tejo e em Maio do mesmo ano debatia-se a utilização ou não de troços da linha do norte nesta linha de alta velocidade. Em Julho de 2005 previa-se a apresentação do traçado definitivo da Linha. São estabelecidas metas referentes à entrada em circulação da Linha Lisboa-Madrid para 2014 (Na Cimeira Ibérica na Figueira da Foz) tinham já sido definidas regras de circulação como a escolha da bitola Europeia e a realização da viagem Lisboa – Madrid em 3 horas) O Governo de Aznar modificou entretanto, o plano relativo ao TGV achando o Governo Português que talvez esteja a tentar baixar o nível de performance das linhas tendo em vista o transporte de passageiros e mercadorias. (na sociedade civil existem várias questões sobre a utilidade da construção destas linhas). **Agentes** – Rave; governos português e espanhol; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; Comissão de Reavaliação do Projecto de Alta Velocidade; Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Ferroviário (Adfer)

¹²⁶ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por: Carlos Cipriano no jornal *Público* de 22 de Outubro de 2004, intitulado «Rave já tinha estudado e posto de parte o TGV na Ponte 25 de Abril» e de 4 de Maio de 2005, intitulado «TGV na margem Sul coloca em causa opção pelo aeroporto na Ota»; Inês Sequeira no jornal *Público* de 29 de Abril de 2005 intitulado «ministro diz que o novo aeroporto é urgente»; Leonor Matias no jornal *Diário de Notícias* de 2 de Maio de 2005, intitulado «Alta velocidade Lisboa/Porto entra na capital pelo sul» e de 3 de Maio de 2005, intitulado «TGV a entrar por sul custa 3,6 mil milhões»; e de Manuel Queirós no jornal *Público* de 9 de Novembro de 2005, intitulado «Vieram para ficar».

Túneis de Lisboa (Marquês, Rossio, ligação CP ao metro do Rato)¹²⁷. **Desenho** – Construção do túnel do Marquês e a impugnação a que foi sujeito. Remodelação do túnel do Rossio Alívio da pressão na ligação CP/metro do Rato. **Processo** – Opinião sobre as decisões tomadas relativamente aos túneis do Marquês, do Rossio e da ligação CP – metro do Rato. Questiona-se o “remendar” em vez do renovar e a escolha de trazer as “auto-estradas” até ao centro de Lisboa no caso dos túneis do Rossio e do Marquês respectivamente. **Agentes** – Refer, CP, Metropolitano, EPUL, José Sá Fernandes.

Túnel do Rossio¹²⁸. **Desenho** – Deficiência estrutural grave no quilómetro 2,020 numa extensão de 40 metros do túnel do Rossio na sequência da qual se deve reabilitar todo o túnel. As obras para a transformação estão orçadas em 50 milhões de euros. **Processo** – Medições feitas no túnel no primeiro semestre de 2003 detectaram uma deficiência estrutural grave. Seguiu-se o encerramento do túnel do Rossio em Outubro de 2004. Em Janeiro de 2005 foi lançado o concurso público e a escolha do consórcio a realizar a obra é feita em Fevereiro deste mesmo ano. O final da remodelação do túnel está prevista para Junho de 2006. **Agentes** – Rede Ferroviária Nacional (Refer); Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC); ministério da Obras Públicas, Transportes e Comunicações; CP; Fertagus; Metro; Carris; União Europeia.

Metro nos Olivais¹²⁹. **Desenho** – Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano entre a Gare do Oriente e o Aeroporto. Este prolongamento envolve a construção das estações de Moscavide, Encarnação e Aeroporto, tem uma extensão de 3326 metros, a céu aberto e em túnel, desde o Oriente até ao Aeroporto. Serão demolidas duas vivendas geminadas (n.º 17,19,21,23 da Rua Sargento José Paulo dos Santos); 40 famílias serão realojadas definitivamente em pelo menos 91 edifícios; o Externato Nacional de Moscavide vai ter de ser desocupado durante a execução das obras. O projecto esteve a consulta pública em Setembro de 2005, o início das obras está marcado para Junho de 2006 e terão uma duração de 2 anos. **Processo** – O projecto do prolongamento da Linha Vermelha do Metro esteve a consulta pública durante o mês de Setembro de 2005. Nesta mesma data a Comissão de moradores da freguesia de Santa Maria dos Olivais pretendia avançar com uma providência cautelar e uma queixa à União Europeia caso as suas objecções não fossem ouvidas quanto a este projecto. Consideram assim que as consequências apontadas no seu Estudo de Impacte Ambiental são muito desproporcionadas. Segundo este grupo o prolongamento deve ser feito em galeria, para que cause menos constrangimentos aos moradores, quer ao nível dos danos em edifícios quer ao nível de interferências no sistema de distribuição de tráfego (entradas Norte, sul e Leste em Lisboa). A comissão de moradores da Urbanização Alfredo Bensaúde pediu também uma

¹²⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por José Tudela publicado no jornal *Público* de 6 de Novembro de 2005, intitulado «Túneis de Lisboa para que vos quero».

¹²⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Daniel Lam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 10 de Novembro de 2004, intitulado «Deficiência no túnel do Rossio foi detectada há mais de um ano».

¹²⁹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Alexandra Reis publicado no jornal *Público* de 24 de Setembro de 2005, intitulado «Moradores dos Olivais ameaçam Metro com Bruxelas».

reunião com o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e são apresentadas três alternativas (1 – A ligação ao Aeroporto a partir de Moscavide deve seguir o percurso Praça José Queirós, viveiros da Câmara, ao lado do entreposto, passe entre as escolas, ao lado da piscina dos Olivais, e entre a Avenida de Berlim até ao Aeroporto; 2 – Por estrada desde a Av. Alfredo Bensaúde, passando pela Rua dos Lojistas até ao Aeroporto; 3 – ou pela Avenida de Berlim). Os moradores põem também em causa o serviço que irá ser prestado às populações. O presidente da Junta de Freguesia pretende defender os interesses dos moradores e para tal a Junta enviará um memorando ao Instituto do ambiente com a sua posição, e incita os moradores a enviarem as suas propostas para o mesmo instituto. **Agentes** – Comissão de Moradores da Freguesia de Santa Maria dos Olivais; Comissão de Moradores da Urbanização Alfredo Bensaúde; Junta de Freguesia; União Europeia; Câmara de Lisboa; Instituto do Ambiente.

Tapetes rolantes substituídos por piso fixo¹³⁰. **Desenho** – Tendo sido construídas com o objectivo de melhorar a ligação entre a Linha de Cascais e as de Sintra e da Azambuja, as passadeiras estão inactivas. A Refer elaborou um estudo para a reabilitação deste espaço propondo a substituição da estrutura por um piso fixo. No entanto este passadiço esteve sempre longe dos objectivos traçados, sendo utilizado principalmente para acesso a um supermercado, e devido à falta de articulação entre os horários dos comboios, a travessia passou a ser menos utilizada tendo aumentado a insegurança do lugar. O investimento nesta passagem passou os 1,3 milhões de euros. Com a nova solução da Refer, será retirada a estrutura metálica de 500 metros, mas no que se refere à insegurança dos utentes, esta alega que o sistema de segurança – câmaras de vigilância e segurança privados – irá manter-se inalterado. **Processo** – Inauguração há cerca de 10 anos. A Refer não efectua obras de qualquer tipo, até ao final de 2005. **Agentes** – Refer, presidente da Junta de Freguesia de Alcântara, José Godinho.

Construção de nó ferroviário¹³¹. **Desenho** – Início da construção do nó rodoferroviário de Alcântara, pretendendo-se aumentar a capacidade do terminal de contentores. O presidente da APL refere que o nó rodoferroviário é complexo, sobretudo pelos custos envolvidos, no entanto caso o ramal de Alcântara seja encerrado, também será encerrada a Linha de Cascais. O mesmo refere ainda não haver conflitos com o plano de urbanização da cidade. O projecto pretende aumentar a capacidade do terminal (aproximadamente para o dobro), ponderando-se o crescimento em altura. A concretizar será a construção de um novo terminal de cruzeiros em Santa Apolónia. Do projecto também consta a instalação do Observatório Europeu da Droga e Toxicodependência e da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), projectada para um terreno da APL entre o Cais do Sodré e a Avenida Ribeira das Naus. Um último projecto é a

¹³⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Alexandra Reis publicado no jornal *Público* de 14 de Novembro de 2005 intitulado «Tapetes rolantes de Alcântara substituídos por piso fixo».

¹³¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 28 de Outubro de 2005 intitulado «Construção do nó ferroviário de Alcântara arranca em 2007».

construção de um novo edifício, em Algés junto à torre de coordenação e controlo marítimo, com o objectivo de concentrar todos os funcionários da APL. **Processo** – Anuncio a 27 de Outubro de 2005, por parte do presidente da Administração do Porto de Lisboa, do início da construção do nó rodoferroviário de Alcântara em 2007. Obra orçada em 140 milhões de euros. O projecto vai ser desenvolvido em três fases, até ao ano de 2020. Outra obra será a construção de um novo terminal de cruzeiros, em Santa Apolónia, orçado em 30 milhões de euros e, para o qual será lançado concurso publico até final de 2005. Até final de 2007 será reabilitado o edifício da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), assim como construídas novas estruturas. Até Maio ou Junho de 2007 prevê-se que esteja pronto um plano estratégico para o Porto de Lisboa. **Agentes** – Presidente da Administração do Porto de Lisboa (APL).

Participação da junta metropolitana na gestão portuária¹³². **Desenho** – A presidente da AIVP, refere que não vale a pena a Área Metropolitana de Lisboa estar representada nesta identidade se os respectivos portos não tiverem uma participação activa. A AIVP discute vários tipos de problemas, desde questões relevantes para o desenvolvimento económico dos próprios países e pode também candidatar-se a apoios comunitários. De salientar a crescente melhoria das relações entre as administrações portuárias e os municípios portugueses, admitindo-se a intervenção dos municípios na gestão das grandes entidades portuárias que operam nas suas áreas. **Processo** – Consolidação do tipo de intervenção dos municípios na gestão portuária. **Agentes** – Maria da Luz Rosinha, presidente da Junta Metropolitana de Lisboa e da Associação Internacional de Cidades e Portos (AIVP).

Novo hospital privado¹³³. **Desenho** – Construção de um hospital privado e instalações para serviços de apoio a idosos ('residência medicalizada' e 'condomínio residencial sénior) num lote com mais de 2 ha. Ficará situado entre o novo quartel do Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa, localizado por trás do Colombo, e a Av. Marechal Teixeira Rebelo – com a Av. Lusíada e a Radial da Pontinha. Será constituído por 2 blocos de 5 e 6 pisos acima do solo e quatro e dois abaixo do solo. O bloco de 5 pisos servirá para instalar o hospital (99 quartos) e a 'residência medicalizada' (94 quartos). No bloco de 6 pisos ficará instalado o condomínio residencial composto por 118 apartamentos (24 T0, 85 T1, 9 T2). A área coberta dos edifícios ronda os 12200m² sendo o total de pavimento a construir de 45907m². Os acessos viários são assegurados por 3 arruamentos circundantes (um com ligação em túnel sob a Radial da Pontinha), não havendo acesso directo pela Av. Marechal Teixeira Rebelo (prolongamento da Av. Do Uruguai). No interior do complexo existirá uma rodovia de distribuição do tráfego com acesso às caves onde estarão disponíveis 618 lugares de estacionamento. **Processo** – O projecto foi aprovado pela CML em 2004 tendo o alvará de

¹³² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 20 de Junho de 2002 intitulado «Presidente da junta metropolitana admite participação na gestão portuária».

¹³³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 21 de Agosto de 2004, intitulado «Novo hospital privado vai surgir atrás do Colombo».

estruturas a data de Março e um prazo de execução de 18 meses (finalizaria em Setembro de 2005). O projecto aprovado cumpre os parâmetros urbanísticos do Plano de Pormenor do Eixo Luz – Benfica (prevê superfície máxima de pavimentos de 46044m² neste espaço classificado como de “área de expansão urbanística mista). **Agentes** – Grupo Espírito Santo (Espírito Santo Unidades de Saúde), Apoio à Terceira Idade SA, Câmara Municipal de Lisboa.

Denúncias dos utilizadores da Linha Azul¹³⁴. **Desenho** – Comunicado relativo às avarias da Linha Azul. **Processo** – Apresentação em Novembro de 2005 de um comunicado relativo às constantes avarias da Linha Azul, pela CULS. O encerramento do túnel do Rossio em Outubro de 2004 levou a um aumento de utilização da Linha de Sintra para o centro de Lisboa. A comissão apela ao Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações, a realização de “inspecções criteriosas aos porquês das avarias”, e a sua intervenção para o acelerar das obras do túnel do Rossio. **Agentes** – Comissão de Utentes da Linha de Sintra (CULS), Metropolitano de Lisboa, Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações.

Hotel no Chiado¹³⁵. **Desenho** – Hotel de charme com 55 quartos, bar, ginásio, sala de massagens e um terraço esplanada, situado no Largo Luís de Camões (no anterior edifício do Hotel Europa, encerrado desde 1980). **Processo** – Aquisição do espaço em 2001 e desenvolvimento do projecto desde esta data. Inaugurado em Setembro de 2005, mas já aberto desde Junho do mesmo ano **Agentes** – Empresa francesa GLA, Pedro Mendes Leal, Leading Hotels of the World.

Hasta Pública da Feira Popular¹³⁶. **Desenho** – Loteamento da Feira Popular. Manutenção do cinema Europa e a sua conversão em espaço multifuncional para actividades culturais e cívicas. **Processo** – Os terrenos da Feira Popular deveriam ser levados a hasta pública em Maio de 2005, no seguimento do acordo conseguido pela Câmara de Lisboa que lhe permitirá salvaguardar o Parque Mayer e lotear a Feira Popular. Os termos do loteamento foram publicados a 15 de Abril de 2005 e estiveram a inquérito público até ao fim do mesmo mês. A venda destes terrenos permitirá um encaixe na ordem dos 60 milhões de euros para a autarquia. Com a finalização dos estudos relativos à Feira Popular e ao empreendimento da Av. das Forças Armadas concluído, e com a previsível aprovação do Plano de Urbanização da Av. da Liberdade e Zona Envolvente (PUALZE), e o Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) será possível fazer um balanço dos principais instrumentos que enformarão a revisão do Plano Director Municipal de Lisboa. Relativamente ao cinema Europa foi entregue uma petição, em Abril de 2005, tendo por base a não demolição do edifício e a sua transformação de uso para servir a comunidade. A Câmara estava a esta data a tratar da sua

¹³⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 10 de Novembro de 2005, intitulado «Utilizadores do metro denunciam “permanentes avarias” na Linha Azul».

¹³⁵ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Anabela Mendes publicado no jornal *Público* de 21 de Setembro de 2005, intitulado «Hotel de *charme* nasce no Chiado».

¹³⁶ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Francisco Neves publicado no jornal *Público* de 13 de Abril de 2005, intitulado «Santana anuncia hasta pública da Feira Popular para Maio».

preservação tentando chegar a um acordo com o proprietário, o que poderá ser feito fazendo uma permuta de terrenos entre este e a Câmara Municipal. Esta permuta não será fácil, já que o proprietário pede em troca um terreno no Campo Grande, ou na Av. Marechal Gomes da Costa. A Casa Almeida Garrett também se encontrava ameaçada, já que a autarquia não tinha na altura “condições urbanísticas nem financeiras” para impedir a construção no local. O projecto do arquitecto Manuel Tainha já havia sido diferido, após vários pareceres positivos, pois nenhuma legislação obriga à manutenção do edifício, já que este não está classificado pelo IPPAR nem inventariado pela Câmara. A responsabilidade de conservar a casa será da responsabilidade do proprietário do imóvel. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, primeiro-ministro (Santana Lopes), SOS Cinema Europa, José Pais de Sousa (proprietário do cinema Europa), arquitecto Manuel Tainha, Manuel Pinho (proprietário da casa Garrett)

Viaduto da Ramalho Ortigão¹³⁷. **Desenho** – Estrutura que liga a Av. José Malhoa e a Rua Ramalho Ortigão entre Sete Rios e São Sebastião da Pedreira. Devido a uma cedência, o viaduto foi encerrado para obras de reabilitação. **Processo** – Encerramento do viaduto em 15 de Junho de 2005, sem aviso prévio. Encerramento ao trânsito automóvel e pedonal, do viaduto da Rua Ramalho Ortigão desde Junho de 2005 por risco de colapso. A abertura prevista para início de Fevereiro de 2006 não se realizou, sendo já a quarta vez que é adiada. Prevvia-se a sua abertura aos peões a 11 de Fevereiro de 2006 e ao trânsito automóvel no fim do mesmo mês (dependente de testes a realizar pelo LNEC). **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Elevador de Santa Justa¹³⁸. **Desenho** – Passadiço de 25 m no Elevador de Santa Justa ligando a Rua do Ouro e o Largo do Carmo. Está assente num pilar de betão e no último piso do Edifício Leonel (prédio 63 a 75 da Rua do Carmo). **Processo** – O antigo passadiço de 1901 foi encerrado ao público em 1996 pela instabilidade detectada no Edifício Leonel. Este edifício foi entretanto restaurado em parte. Considerou-se que a instabilidade se deveu às obras no Metropolitano de Lisboa. O passadiço novo foi inaugurado em Dezembro de 2005. **Agentes** – Sapadores Bombeiros, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Câmara Municipal de Lisboa, Metropolitano de Lisboa, Carris.

Arquitectos pedem direitos pelo Pavilhão do Futuro¹³⁹. **Desenho** – Transformação do Pavilhão do Futuro no futuro Casino de Lisboa, não sendo demolida a estrutura do edifício. **Processo** – Fonte da empresa Estoril-Sol anunciou no dia 21 de Janeiro que os autores pediram 750 mil euros em troca dos direitos de autor do projecto, antes de avançarem com

¹³⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Anabela Mendes publicado no jornal *Público* de 1 de Fevereiro de 2006, intitulado «Reabertura do Viaduto da Ramalho Ortigão adiada pela quarta vez» e da informação recolhida do artigo escrito por Anabela Mendes publicado no jornal *Público* de 18 de Junho de 2005, intitulado «Encerramento de viaduto leva o caos a Sete Rios».

¹³⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 21 de Dezembro de 2005, intitulado «Elevador de Santa Justa já tem novo passadiço».

¹³⁹ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 22 de Janeiro de 2005 intitulado «Arquitectos do Pavilhão do Futuro pediram 750 mil euros por direitos».

uma providência cautelar. Os arquitectos já haviam recebido 464 mil euros pelo projecto e pela cedência dos direitos patrimoniais à Parque Expo; no entanto, querem cobrar mais 750 mil euros à Estoril-Sol em troca de alegados direitos de autor, pela não demolição da estrutura do edifício. A Estoril-Sol rejeitou a proposta por achar que não se trata de um valor razoável. O advogado fundamenta a providência cautelar interposta contra a obra com os direitos autorais devidamente registados sobre um pavilhão que foi marcante para a Expo'98 e requereu o embargo da obra. **Agentes** – Mário Assis Ferreira (presidente do concelho de administração da Estoril-Sol), arquitectos autores do Pavilhão do Futuro, representados pelo advogado Ricardo Bexiga.

Office Park Expo¹⁴⁰. Desenho – O empreendimento fica localizado entre a Avenida D. João II e a Alameda dos Oceanos, perto da Gare do Oriente e do Centro Comercial Vasco da Gama. É constituído por oito edifícios com nove pisos e uma torre com dezoito no meio de um jardim. Este será o edifício emblemático. O empreendimento inclui 4000 lugares de estacionamento, 133.000 metros quadrados de caves e ainda duas galerias comerciais com 2.600 metros quadrados ao longo da Alameda dos Oceanos. O interior terá uma configuração que permite facilmente mudar de espaços, podendo albergar vários gabinetes ou amplos *open spaces*. **Processo** – O Office Park Expo abriu em 2006. **Agentes** – Entidade promotora, a Office Park Expo – Fundo de Investimento Imobiliário Fechado, representada pela Narfin – Sociedade Gestora de Fundos de investimento Imobiliário, AS e resulta da associação de Fundo de Pensões do Banco de Portugal, Fundo de Pensões da Caixa Geral de Depósitos, Instituto de Capitalização da Segurança Social e Fundação Calouste Gulbenkian. Arquitecto Nuno Leónidas e gabinetes NLA, FVA e RSA.

Centro Empresarial no Parque das Nações¹⁴¹. Desenho – Centro empresarial na antiga zona da Expo'98 a partir de 2006. Para o Office Park Expo está destinada uma área de 65mil m² de escritórios distribuídos por 8 edifícios de 9 pisos e uma torre de 18 andares. Será servido por 4 mil lugares de estacionamento, 133 mil m² de caves e duas galerias comerciais com 2600m² ao longo da Alameda dos Oceanos. Estará localizado entre a Av. D. João II e a Alameda dos Oceanos, perto da Gare do Oriente e do Centro Vasco da Gama Espera-se uma frequência na ordem das 5000 pessoas, sendo o espaço concebido com zonas de circulação e de lazer integradas num jardim exterior, projectado para o espaço envolvente. O projecto final foi elaborado segundo um 'design' bioclimático. A implantação dos edifícios será perpendicular ao rio (optimizar a exposição solar no Inverno e proteger do excesso de radiação no Verão; e salvaguardar as vistas para o rio). **Processo** – A fase de construção começou em Julho de 2004 com conclusão prevista para 2006; a coordenação do projecto está a cargo do arquitecto Nuno Leónidas. **Agentes** – Arquitecto Nuno Leónidas, Fundo de Pensões do Banco de

¹⁴⁰ De acordo com artigo para o jornal *Imobiliário* de Outubro de 2004 intitulado «Office Park Expo abre em 2006».

¹⁴¹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 26 de Outubro de 2004, intitulado «Parque das Nações recebe maior Centro Empresarial de Lisboa».

Portugal, Fundo de Pensões da Caixa Geral de Depósitos, Instituto de Capitalização da Segurança Social, Fundação Calouste Gulbenkian.

PENÍNSULA DE SETÚBAL

164 mil pessoas da Margem Sul com actividade em Lisboa¹⁴². **Desenho** – Com o aparecimento de urbanizações residenciais com preços atractivos e níveis de qualidade bastante convincentes, houve um grande acréscimo de moradores na Margem Sul. 82 mil veículos passam a Ponte 25 de Abril, na hora de ponta da manhã, em direcção a Lisboa; 32.500 viaturas atravessam a Ponte Vasco da Gama, de manhã, no sentido sul-norte; 25.520 pessoas vão para Lisboa nos barcos da Transtejo; 20.000 passageiros são transportados todas as manhãs dos dias úteis para a capital nos comboios da Fertagus. 3950 residentes na Margem Sul utilizam os autocarros da empresa Transportes Sul do Tejo nas suas deslocações diárias em direcção a Lisboa. **Processo** – Aumento significativo das deslocações diárias no sentido sul-norte, nas últimas décadas. Em meados dos anos 80, a Rodoviária Nacional, aproveitando o facto de a Auto-Estrada do Sul se ter estendido até Setúbal, criou carreiras directas entre a Praça de Espanha (Lisboa) e Setúbal. Por volta do ano de 1994, com a privatização da empresa, a qualidade do serviço degradou-se. Em Abril de 1999 inicia-se a ligação ferroviária na ponte. **Agentes** – Rodoviária Nacional Transtejo.

Reflexão sobre o futuro da região¹⁴³. **Desenho** – Tendo como base o futuro da região, as ideias apresentadas foram: criação de um Instituto para a Inovação e Promoção da Região de Setúbal; organização da semana do empreendedorismo nas escolas secundárias; desenvolvimento de um fórum de discussão na Internet sobre inovação; constituição de um clube “business angels” para que os empresários de sucesso “apadrinhem” pequenos negócios; criação de um parque de diversões semelhante à Eurodisney de Paris, que substituísse os bonecos por jogos tradicionais portugueses e por actividades desportivas; o turismo como alavanca de desenvolvimento da região; criação de uma Carta de Risco Social e Ambiental; desenvolvimento de um plano de energias renováveis. **Processo** – Reflexão durante dois dias sobre o futuro da região de Setúbal. No dia 9 de Julho de 2005 foi assinado o documento-síntese no Instituto Politécnico de Setúbal, pelos co-fundadores da Plataforma Setúbal 21. No prazo de 30 dias será apresentado a todos os cidadãos constituintes do movimento de cidadãos o Compromisso Setúbal 21, posteriormente endereçado a todas as entidades com força institucional da região. As iniciativas a tomar ocorreram após as eleições autárquicas de Outubro de 2005, pretendendo-se o devido afastamento político. **Agentes** – Movimento de cidadãos Plataforma Setúbal 21.

¹⁴² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Daniel Lam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 29 de Setembro de 2004 intitulado «Península de Setúbal dá 164 mil pessoas a Lisboa».

¹⁴³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 10 de Julho de 2005 intitulado «Compromisso Setúbal 21 lança lobby regional a favor do turismo».

Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES)¹⁴⁴.

Desenho – Implementação do PEDEPES, onde está desenhado um modelo de desenvolvimento regional baseado na promoção da qualidade territorial, promoção da coesão do tecido social, reforço da capacidade do tecido empresarial e do sistema regional de conhecimento. **Processo** – Em Abril de 2000 foram iniciados os trabalhos, em Junho foi apresentado o diagnóstico prospectivo e em Outubro teve lugar a explicitação dos objectivos específicos para a zona. Seguidamente procedeu-se à elaboração do plano, cuja versão final foi apresentada em Dezembro de 2004. Este plano deverá ser implementado durante os próximos 10 anos. **Agentes** – Associação de Municípios do Distrito de Setúbal.

Setúbal península digital¹⁴⁵. **Desenho** – Conjunto de serviços *online* disponíveis a partir de Dezembro de 2006 para uso dos cidadãos, das empresas e da administração local num projecto orçado em 7,2 milhões de euros. Pretende-se uma maior interacção entre as instituições e o tecido empresarial local. Este projecto contempla várias acções como: a oferta, aos cidadãos, de locais de acesso à internet; a disponibilização de serviços camarários *online*; e a criação de uma “secretaria virtual” para os alunos do IPS; entre outros. A face mais visível do projecto são os 67 postos de acesso gratuito à internet (50 quiosques internos, 5 quiosques externos, 4 centros de acesso, e 8 zonas de *hotspot*), a ser disponibilizados nos 7 concelhos da AMDS aderentes ao projecto, e que serão distribuídos do seguinte modo:

CONCELHO	FREGUESIA	QUIOSQUES	ACESSOS SEM FIOS	CENTROS DE ACESSO
SESIMBRA	QUINTA DO CONDE	2		
	CASTELO	2		
	SANTIAGO	2		
	TOTAL CONCELHO	6		
SETÚBAL	PONTES-GÂMBIA ALTO DA GUERRA	1		
	SADO	1		
	S. SEBASTIÃO	6		
	STA. MARIA DA GRAÇA		1	1
	S. JULIÃO	1	1	
	N. SRA. DA ANUNCIADA	1	1	1
	S. SIMÃO	1		
	S. LOURENÇO	2		
	TOTAL CONCELHO	13	3	2
PALMELA	POCEIRÃO	2		
	MARATECA	1		
	PINHAL NOVO	2		
	PALMELA	1		

¹⁴⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luísa Botinas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 23 de Setembro de 2005, intitulado «Hegemonia da CDU ainda é realidade em Setúbal».

¹⁴⁵ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 20 de Outubro de 2004 intitulado «Setúbal a caminho de ser península digital», de uma brochura da autoria da Associação de Municípios do Distrito de Setúbal de Dezembro de 2005 intitulada «Setúbal península digital» e de um anúncio publicado no jornal *Público* de 9 de Setembro de 2005, relativo à localização dos pontos de acesso à internet nos municípios de Alcochete e Barreiro.

	QUINTA DO ANJO	2		
	TOTAL CONCELHO	8		
MONTIJO	MONTIJO	5		
	AFONSOEIRO	1		
	ATALAIA			
	ALTO ESTANQUEIRO JARDIA			
	SARILHOS GRANDES			
	TOTAL CONCELHO	6		
MOITA	SARILHOS PEQUENOS	1		
	MOITA	2	1	
	GAIO-ROSÁRIO	1		
	ALHOS VEDROS	3	1	
	BAIXA DA BANHEIRA	3	1	
	VALE DA AMOREIRA	1		
	TOTAL CONCELHO	11	3	
BARREIRO	LAVRADIO	1		1
	STO ANTÓNIO DA CHARNECA	1		
	BARREIRO	1	1	
	VERDERENA	1		1
	ALTO DO SEIXALINHO	2	1	
	SANTO ANDRÉ	1		
	PALHAIS	1		
	COINA	1		
	TOTAL CONCELHO	9	2	2
ALCOCHETE	ALCOCHETE	2		
	SÃO FRANCISCO			
	SAMOUÇO			
	TOTAL CONCELHO	2		
	TOTAL PROJECTO	55	8	4

Sesimbra: Centro Documental Castelo de Sesimbra – Castelo de Sesimbra; Supermercado Pingo Doce – Estrada Nacional 379, Loja 859, Sampaio; Mercado Municipal da Quinta do Conde – Rua Manuel de Arriaga, Edifício Mercado Municipal; Supermercado Plus, Quinta do Conde – Urbanização Cova dos Vidros, Lote 83 R/C; Posto de Turismo, Sesimbra – Largo da Marinha, nº 27; Biblioteca Municipal – Av. da Liberdade, Sesimbra. **Setúbal:** C.H.E. “Força de Todos” – Gâmbia – Rua dos Resistentes, Pontes; Edifício Sado – Rua Acácio Barradas, nº22, Setúbal; Edifício da Reserva Natural do Estuário do Sado – Jardim do Mar, Setúbal; Associação de Moradores Casal das Figueiras – Praceta Associação de Moradores, nº 1 Setúbal; C. H. E. “Bem-Vinda à Liberdade” – Faralhão – Rua Fruto do Nosso Trabalho, Faralhão; Edifício Brasil Praça do Brasil, nº17; Escola de Hotelaria – Jardim do Bonfim, Setúbal; Paços do Concelho – Pc. Do Bocage, Setúbal; Cine Charlot – Rua António Manuel Gamito, Setúbal; Sociedade Filarmónica Perpétua Azeitonense – Rua Soc. Filarmónica Perpétua Azeitonense, V. N. de Azeitão; Centro Cultural e Desportivo de Brejos de Azeitão – Rua da Serração, nº19 Azeitão; Centro Comercial Aranguêz – Av. Bento Gonçalves, Setúbal; Centro Comercial Jumbo – Edifício Jumbo de Setúbal, Azeda; Intermarché – Monte Belo Norte, Setúbal; Cáritas Bela Vista – Av. Francisco Fernandes, Bela vista; Liga dos Amigos da Terceira Idade Camarinha – Rua Fialho de Almeida, nº2 Setúbal; “Os Amarelos” – Bairro Santos Nicolau

– Pç. Grupo Desportivo Os Amarelos nº 4 e 6, Setúbal; Junta de Freguesia de S. Simão – Azeitão – Rua 25 de Abril, Azeitão. **Palmela:** Junta de Freguesia de Marateca – Av. da Liberdade, nº 106, Águas de Moura; Junta de Freguesia de Palmela Delegação de Aires – Rua Heróis do Ultramar, nº11, Palmela; largo junto ao Gabinete Municipal e Pinhal Novo – Rua José Saramago; Junta de Freguesia do Pinhal Novo – Av. da Liberdade nº44; Sociedade Recreativa 1º de Janeiro Lagoa do Calvo – Caixa Postal 1113, Lagoa do Calvo Poceirão; Junta de Freguesia de Poceirão – Rua Luís de Camões, nº 12, Poceirão; Sociedade Recreativa e Cultural do Povo Bairro Alentejano – Rua da Escola Bairro Alentejano, Quinta do Anjo; Junta de Freguesia da Quinta do Anjo – Rua João de Deus, nº 1 Montijo: Centro de Saúde do Afonsoeiro – Rua D. Francisco Manuel de Melo; Junto à Galeria Municipal – Praça da República; Quinta do Saldanha – Casa Senhorial da Quinta do Saldanha, Rua Dr. Manuel da Cruz Júnior; Cine-Teatro Joaquim de Almeida – Rua Joaquim de Almeida; Hospital do Montijo – Rua Machado Santos, nº54; Centro de Saúde do Montijo – Rua Luís de Camões, nº 21. **Moita:** Clube Recreativo Sport Chinquilha Arroiteense – Rua Alexandre Herculano, nº3, Arroiteias; Pastelaria Sol Nascente – Rua Joly Braga, nº1, Quinta da Fonte da Prata; Cervejaria Torres – Rua dos Fazendeiros, Arroiteias; Parque das Salinas – Edifício da Biblioteca, Largo da Igreja, Alhos Vedros; Sporting Clube Banheirense – Rua da Juventude, nº 8 e 12, Baixa da Banheira; Clube União Banheirense “O Chinquilha” – Rua António Sérgio, nº 56/58, Baixa da Banheira; Sociedade Recreativa da Baixa da Serra – Av. da Liberdade, Baixa da Serra; Parque José Afonso – Restaurante Clube do Rio, Baixa da Banheira, Marítimo Futebol Clube Rosarense – Rua 25 de Abril, nº7 a 13, Rosário; Clube Recreativo do Penteado – Bairro Vila Morena, Penteado Moita; Associação de Moradores dos Brejos – Rua 25 de Abril, Brejos; Parque da Moita – Edifício da Biblioteca Municipal, Rua Dr. Alexandre Sequeira, Moita; 1º de Maio Futebol Clube Sarilhense – Rua 1º de Maio, nº 13, Sarilhos Pequenos; Centro Comercial das Fontainhas – Av. Alfredo Dinis, Vale da Amoreira, **Barreiro:** Estação Fluvial – Av. Da Liberdade, Verderena; Parque da Cidade/Universidade da Terceira Idade – Av. Fuzileiros Navais, Alto do Seixalinho; Parque Catarina Eufémia – Av. Alfredo da Silva, Barreiro; Paços do Concelho – Rua Miguel Bombarda, Barreiro; Convento de Madre de Deus de Verderena/Junta de Freguesia – Av. Da Liberdade, nº 19, Verderena; Sociedade Filarmónica Agrícola Lavradiense – Av. J. J. Fernandes, nº 41, Lavradio; Centro de assistência à Terceira Idade de Coina e Arredores – Rua D. Manuel I, nº 16, Coina; Feira Nova – Parque Industrial da Quimigal, Lavradio; Grupo Desportivo e Recreativo de Palhais – Lg. Da Liberdade, nº4 Palhais; Hospital Nossa Senhora do Rosário – Av. Movimento Forças Armadas; Santo Antonienso Futebol Clube – Lg. Egas Moniz, 26, Santo António; Supermercado Modelo – Alto do Romão, Lote 3211, Santo André.

ALMADA E SEIXAL

Metro Sul do Tejo¹⁴⁶. **Desenho** – A primeira fase compreende três linhas: a Linha 1 Cacilhas-Corroios, a Linha 2 Corroios-Pragal, a linha 3 Cacilhas-Universidade da Caparica. A segunda fase estender-se-á até ao Fogueteiro e a terceira fase até ao Seixal e Barreiro. Encontra-se prevista a extensão da linha até à Costa da Caparica, incluída no Polis da Caparica. **Processo** – Em 1995 é celebrado um protocolo entre o Governo e as diferentes autarquias. Em 1999 é lançado um concurso público internacional para a elaboração do projecto. A adjudicação ocorreu em 2002 e em 2003 iniciaram-se as obras. Encontra-se cancelado o início do funcionamento da primeira fase da rede de metropolitano ligeiro de superfície da Margem Sul do Tejo. O processo caiu num impasse após exigências pela Câmara Municipal de Almada no sentido de garantir o faseamento da obra, a antecipação coordenada dos trabalhos com os comerciantes afectados, o desenho da interface de Cacilhas e os parques de estacionamento dissuasores. A Câmara de Almada pretende isentar os interessados em alterar uso de espaços para comércio e serviços ao longo do eixo de metropolitano. **Agentes** – Estado Português, empresa Metro Transportes Sul.

ALMADA

Metro Margem Sul^{147, 148}. **Desenho** – A primeira fase, actualmente em construção, deveria ligar os concelhos de Almada e Seixal e compreende três linhas distintas: Linha 1, que fará a ligação Cacilhas-Corroios, com 7,2 km e 13 paragens; Linha 2, que fará a ligação Corroios-Pragal, com quase 6 km e 9 paragens; Linha 3, que fará a ligação Cacilhas-Universidade da Caparica, com 6,6 km e 12 paragens. Posteriormente a linha 1 será estendida até ao Fogueteiro e, na terceira fase, será construída a quarta e última linha, que assegurará a ligação entre o Fogueteiro, o Seixal e o Barreiro. Segundo estimativas do Ministério das Obras Públicas, o metro transportará uma média de 28 milhões de passageiros por ano. Na fase inicial pretende-se sensibilizar as pessoas, em relação à prioridade do comboio sobre estas. A primeira fase do projecto, com 13,6 km, permite a ligação entre a Universidade do Monte da Caparica e Cacilhas, Almada e Corroios. Na segunda fase avança a ligação entre Corroios e o Fogueteiro e só depois a ligação ao Barreiro e à Moita. Quando concluído, o Metro Sul terá uma extensão de 27 km, 37 estações, 4 linhas, 54 composições e ligações diárias entre as 5h e as 24h, com intervalos de cinco e dez minutos entre as composições. Cada *combino* tem a capacidade de transportar 300 pessoas. O metro de superfície da margem Sul do Tejo, na sua primeira fase, apresenta a criação de três linhas: Linha 1: a ligar Cacilhas a Corroios a passar por Canecão, Gil Vicente, Fórum Cultural, Câmara Municipal de Almada, Mendes Pinto, Parque da Paz, Alfeite, Bento Gonçalves, Laranjeiro, Miratejo e Casa do Povo (ainda por fazer). Linha

¹⁴⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves para o jornal *Público* de 24 de Março de 2005 intitulado «Metro da Margem Sul já não vai começar a circular este ano».

¹⁴⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 24 de Março de 2005 intitulado «Metro da Margem Sul já não vai começar a circular este ano» e de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 3 de Novembro de 2005 intitulado «Metro Sul do Tejo inicia teste em Corroios».

¹⁴⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Leonor Matias publicado no jornal *Diário de Notícias* de 9 de Maio de 2005 intitulado «Metro Sul do Tejo 'revolta' Governo».

2: a ligar Corroios ao Pragal passando por Casa do Povo, Miratejo, Laranjeiro, Bento Gonçalves, Alfeite, Parque da Paz e Ramalha (já feita de Corroios ao Parque da Paz). Linha 3: a ligar a Universidade do Monte da Caparica ao Pragal passando pelo Monte da Caparica, Fómega e Boa Esperança (já feita). **Processo** – O Metro da Margem Sul não vai estar terminado no final do ano de 2005, conforme previsto, porque a Câmara Municipal de Almada decidiu inviabilizar a cedência de terrenos municipais invocando incumprimento do contrato de empreitada e da declaração de impacte ambiental. A juntar a estas reivindicações, de forma a desbloquear a situação, a Câmara acrescenta a salvaguarda dos interesses dos comerciantes afectados, a integração do metro no Plano de Mobilidade, a localização do interface de Cacilhas e a questão dos parques de estacionamento dissuasores. Composições circularam no dia 2 de Novembro de 2005 pela primeira vez, em Corroios, iniciando-se assim uma fase de testes e ensaios. Os testes iniciados em Corroios iram prolongar-se numa segunda fase até ao Laranjeiro e depois até ao Parque da Paz, em Almada. A Câmara Municipal de Almada tem vindo a atrasar a construção da linha do metro da Margem Sul devido a alterações introduzidas ao projecto inicial e à não disponibilização dos terrenos para obras. Mais, a autarquia não permite a construção da linha na Conceição Sameiro Antunes (centro da cidade) enquanto a concessionária não esclarecer onde ficará o terminal definitivo; no projecto inicial apontava-se que ficasse instalado no actual cais da Transtejo, em Cacilhas, mas a Câmara entende que a melhor localização seria a Doca 13, junto à Lisnave, criando um terminal multimodal com a junção de vários meios de transporte. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada, Ministério das Obras Públicas e Metro Transportes Sul. Teixeira Duarte, Transportes Barraqueiro.

Criação de incubadora de empresas¹⁴⁹. **Desenho** – Ocupa uma área de 2,5 hectares. A universidade presta apoio jurídico, fiscal e científico às empresas que beneficiam de instalações a preços mais baixos e podem permanecer por períodos de 2 a 4 anos. A percentagem de sucesso destas empresas é de 40%. Encontram-se instaladas de momento 20 empresas no local em edifícios provisórios. **Processo** – O Madan Parque resulta da cooperação entre a Câmara Municipal de Almada e a Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, no Monte da Caparica. O espaço foi cedido pela Câmara Municipal de Almada. Um terço das 20 empresas instaladas resulta de ideias de alunos e professores da universidade e prevê-se o aumento desse número. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Renovação da imagem das praias da Caparica¹⁵⁰. **Desenho** – Faz parte do programa do Plano de Pormenor das Praias Urbanas a construção de um hotel e 27 apoios de praia. O plano de pormenor abrange uma área de 30,5 hectares, tem como principais objectivos a consolidação ambiental e paisagística, a reestruturação dos acessos aos areais e rede viária

¹⁴⁹ Resulta de informação recolhida em artigo de autoria de Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 9 de Novembro de 2004 intitulado «Empresas inovadoras dão primeiros passos na "incubadora"».

¹⁵⁰ Resulta de informação recolhida em artigo de autoria de Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 1 de Novembro de 2004 intitulado «Caparica renova imagem da praia».

de suporte, o reforço do estacionamento, a valorização das zonas verdes, áreas de lazer e espaços públicos e construção de equipamentos. Faz parte das acções do plano de pormenor a realocação dos apoios de praia e das instalações ligadas à actividade pesqueira pretendendo melhorar a imagem actual. A área junto ao imóvel da lota receberá as estruturas relacionadas com a pesca, com edifícios de um piso, núcleo de espaços de arrumos individuais dos aprestos pequena oficina e local afecto à administração. Os apoios de praia ficarão ao longo da frente de mar e paredão sendo constituídos por superfície coberta e esplanada. O lote localizar-se-á no remate da avenida 1º de Maio, com uma grande esplanada e uma praça densamente arborizada (Praça Panorâmica). Próximo localizar-se-á o Centro Internacional de Surf, a Polícia Marítima os postos de socorro e de turismo. Os apoios à prática do surf localizar-se-ão nas imediações da Praia do CDS – Centro de Surf. A Praia do Norte será equipada com áreas desportivas. O paredão será alargado e terá novas ligações à Avenida Humberto Delgado, a partir das praias do Tarquínio e Paraíso e ao futuro parque urbano a partir da praia de Santo António. Estão ainda previstas ciclovias e parques de estacionamento ao longo da marginal e nos acessos ao hotel, ao paredão e à Avenida Humberto Delgado. **Processo** – O processo decorre do programa Polis da Caparica (o programa Polis com maior dimensão, com 650 hectares) e é o quarto plano de pormenor a entrar em consulta pública. **Agentes** – Instituto da Água (responsável pela reabilitação do paredão).

Almada Fórum ¹⁵¹. **Desenho** – Segundo maior centro comercial do país à época da inauguração. Custou 250 milhões de euros a construir. 260 lojas incluindo 9 lojas-âncora. Área locável de 74.500 metros quadrados. 22,5 milhões de euros gastos em acessibilidades. 5000 lugares de estacionamento. Hipermercado com 12.000 metros quadrados. Cinema Multiplex com 12 salas e 2700 lugares. Family Entertainment Center com 2000 metros quadrados. 35 restaurantes. Cinco milhões de euros gastos em arte de artistas almadenses. Proximidade ao Parque da Paz, a que está ligado por uma ciclovia e à estação do Pragal. Boas acessibilidades à margem sul em geral destacando-se os acessos à Costa da Caparica dos utilizadores provenientes de Lisboa. **Agentes** – Multi Development Corporation, Associação de Comerciantes de Almada.



¹⁵¹ Resulta de informação recolhida em suplemento intitulado *Almada Fórum* distribuído com o jornal *Público* de 17 de Setembro de 2002 e artigo de autoria de Nuno Ferreira para o jornal *Público* de 18 de Setembro de 2002 intitulado «Almada Fórum abre hoje ao público».



Costa da Caparica a Concelho¹⁵². **Desenho** – Elevação da Costa da Caparica a cidade. A povoação do local é de cerca de 11 mil habitantes chegando a 40 mil no Verão. **Processo** – Pretende-se a constituição da Costa da Caparica como concelho, mas só depois da concretização do Polis para a freguesia. **Agentes** – Câmara de Almada, Junta de Freguesia da Costa da Caparica.

SEIXAL E BARREIRO

Ponte entre os dois concelhos¹⁵³. **Desenho** – Elaboração de um estudo para o projecto de união dos concelhos do Barreiro e do Seixal por uma ponte situada na zona do Esteiro de Coina com carácter rodoferroviário. Um objectivo do estudo é aferir da viabilização da ER10 (variante à EN10) entre a Quinta da Princesa e a Siderurgia Nacional, com ligações à EN378-2, à futura CRIPS e ao terminal fluvial do Seixal. Outro objectivo é avaliar a ligação da ER10 e do IC21 no Barreiro. São sugeridas duas alternativas de atravessamento: uma ponte rodoferroviária; ou duas pontes, uma ferroviária e uma rodoviária em locais distintos. O estudo estaria terminado em Agosto de 2005. **Processo** – Assinatura do Protocolo para a elaboração do estudo, pelas duas Câmaras Municipais em Maio de 2005. A ligação rodoviária é prioritária, sendo que no processo estão também envolvidas a Quimiparque e a Siderurgia Nacional que arcarão com os custos do estudo. Em Junho de 2005 seriam apresentadas as alternativas a discussão entre as partes. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal e do Barreiro, Quimiparque e Siderurgia Nacional.

Proposta de criação de duas travessias entre as duas cidades¹⁵⁴, **ligando duas áreas com cerca de 300 mil habitantes no total.** **Desenho** – O desenho permitirá criar uma travessia de 500 metros de extensão, encurtando a ligação entre as diversas cidades do Arco Ribeirinho, que hoje implica percorrer entre Almada e Alcochete uma distância de 17 quilómetros. **Processo** – As Câmaras do Barreiro e Seixal, Quimiparque e Siderurgia Nacional assinaram protocolo para a realização de um estudo sobre a solução a adoptar para uma ligação rodoviária sobre o rio Coina. O estudo será um suporte técnico para a reivindicação desta travessia junto da administração central e que chegou a estar prevista no Plano Rodoviário Nacional de 2000, entre a zona do complexo siderúrgico e a antiga seca do bacalhau em Santo

¹⁵² Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 12 de Dezembro de 2004, intitulado «Costa da Caparica 'só melhora como concelho'».

¹⁵³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 7 de Maio de 2005, intitulado «Seixal e Barreiro querem ponte a unir concelhos».

¹⁵⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Diário de Notícias* de 8 de Maio de 2005 intitulado «Margem sul pode ganhar duas pontes».

André. Não se encontra descartada a possibilidade de recuperar a travessia ferroviária que existiu até 1961, o que implicaria alterações da proposta do metro de superfície e o futuro do cais da Siderurgia Nacional. A urgência das decisões prende-se com a revisão que os dois municípios estão a fazer dos respectivos planos directores municipais e uma decisão que se prevê para curto prazo sobre a travessia Chelas-Barreiro. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro, Câmara Municipal do Seixal, Quimiparque e Siderurgia Nacional.

SEIXAL

Novas acessibilidades^{155, 156}. **Desenho** – Variante à EN10 até à Quinta da Princesa, incluindo um viaduto sobre a rotunda da Quinta do Rouxinol; túnel sobre a rotunda da Cruz de Pau; rotunda junto ao complexo de atletismo Carla Sacramento; via de ligação entre a rotunda do complexo municipal de atletismo e a rotunda da estação dos caminhos-de-ferro de Foros da Amora, via de acesso ao Pinhal Conde da Cunha, rotunda nas Paivas, duplicação da Rua Oliveira Martins, e do viaduto do Fogueteiro-Avenida Timor Lorosae. **Processo** – Estas obras têm o enquadramento de um estudo de mobilidade realizado para o concelho em 2003. Desnivelamento do nó da Cruz de Pau e segunda fase da variante à EN10 (Corroios/Amadora). O investimento inclui um total de 12,5 milhões de euros, sendo 2 milhões da responsabilidade do orçamento municipal e os restantes 10 milhões investimento a realizar por parte das grandes superfícies comerciais instaladas ou a instalar no concelho. A obra da variante junto à Quinta da Princesa será financiada por um hipermercado a construir na Amora e está estimada em seis milhões de euros. Projecto no âmbito do Programa “Novas Acessibilidades”. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal.

Novo hospital na Margem Sul¹⁵⁷. **Desenho** – O governo central possui um terreno junto ao nó rodoviário do Fogueteiro. A construção de um novo hospital orçaria em 46,7 milhões de euros, valor inferior à da remodelação do Hospital Garcia de Orta (sem contar com os custos indirectos de acordo com a deslocação dos utentes para Almada. Nova unidade hospitalar alternativa ao saturado Garcia de Orta. O terreno para a construção do novo equipamento tem 80 hectares localizando-se junto ao nó do Fogueteiro, da A2 e da Estrada Nacional 378. **Processo** – Em 2002 a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo defendia já a necessidade de um novo hospital que colmatasse as lacunas do Hospital Garcia de Orta. Em 2005 é apresentada uma petição por 65 mil cidadãos à Assembleia da República para a construção de um novo hospital. Em 2002 a ARS reconhecia a necessidade da existência de uma nova unidade de saúde ou da remodelação do Garcia de Orta. O primeiro abaixo-assinado foi feito em 2003 e teve 30 mil subscritores, o actual abaixo-assinado (2005) conta já com 65 mil assinaturas, sendo uma posição de toda a população e das forças políticas. Foi entregue na

¹⁵⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso para o jornal *Público* de 16 de Fevereiro de 2005 intitulado «Seixal investe 12,5 milhões de euros em novas acessibilidades».

¹⁵⁶ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal do Seixal publicado no jornal *Público* de 19 de Fevereiro de 2005.

¹⁵⁷ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por: Cláudia Veloso, publicado no jornal *Público* de 31 de Março de 2005, intitulado «Seixal pede ao Governo novo hospital»; Luís Filipe Sebastião, publicado no jornal *Público* de 6 de Abril de 2005, intitulado «Seixal reclama construção de novo hospital na Margem Sul»; e Cláudia Veloso, publicado no jornal *Público* de 2 de Março de 2006, intitulado «Plataforma Cívica quer construir hospital no Seixal».

residência oficial do primeiro-ministro no dia 5 de Abril de 2005, sendo também apresentado aos grupos parlamentares. Reivindica a inclusão de uma verba para a construção do equipamento de saúde em sede do Orçamento Rectificativo. Já existe atribuição de terreno pertença do Estado (junto ao nó do Fogueteiro). Para 13 de Março de 2006 a autarquia convocou um fórum para discutir os moldes de actuação da plataforma cívica a criar para pressionar as entidades competentes, relativamente à construção do hospital. A ideia da plataforma surgiu depois de ter sido tornado público, pelo Ministério da Saúde, um estudo realizado pela Escola de Gestão do Porto onde se dá preferência à ampliação do Garcia de Orta em detrimento de um novo hospital. O estudo considera que a ampliação é a melhor opção quer a nível de custos quer a nível da racionalização da rede hospitalar e de outras infra-estruturas de saúde. Este estudo esteve em discussão pública até 27 de Março de 2006, via internet. **Agentes** – Sessenta e cinco mil subscritores de petição. Comissão de Utentes de Saúde da Freguesia da Arrentela. Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo; Assembleia da República; municípios do Seixal e de Sesimbra; Comissão de Utentes de Corroios; Comissão de Utentes de Saúde da Península de Setúbal, Grupo Parlamentar do PCP, Plataforma Cívica, Escola de Gestão do Porto, Ministério da Saúde.

Centro comercial no Seixal. Desenho – Possui uma área bruta passível de ser alugada de 39.200 metros quadrados (17% do total previsto entrar em funcionamento em 2005 a nível nacional). **Processo** – Corresponde à segunda fase do Centro Tejo (Continente Seixal). **Agentes** – Sonae Imobiliária.

Mudança de serviços da Câmara Municipal do Seixal¹⁵⁸. Desenho – As novas instalações têm 16.000 metros quadrados e destinam-se aos serviços operacionais da Câmara (ambiente, serviços urbanos, saneamento, infra-estruturas e transportes, aprovisionamento e cultura). Auditório com 98 lugares. A maior capacidade de atracção do local irá implicar um reforço dos transportes públicos reforçando o serviço ao parque industrial onde se localiza. **Processo** – A construção resultou de uma contratualização com privados. A Câmara e a ASSIMEC celebraram um contrato na sequência de consulta pública. A Câmara optou por solução de arrendamento do espaço, no valor de 130 mil euros mensais, podendo optar pela aquisição cada seis meses. **Agentes** – Câmara Municipal de Seixal, ASSIMEC.

Turismo em património industrial¹⁵⁹. Desenho – Propostas: Criação de uma Rota da Arqueologia Industrial que integrará o Moinho de Maré de Corroios, a Fábrica de Lanifícios da Arrentela, a Fábrica da Pólvora de Vale de Milhaços, o Forno da Fundição da Quinta da Trindade, a Fábrica de Cortiça Mundet, a Sociedade Lisbonense de Pesca de Bacalhau, o Forno de Cal da Azinheira, o Lagar de Azeite da Cooperativa Agrícola de Almada e Seixal e o

¹⁵⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso para o jornal *Público* de 13 de Fevereiro de 2005 intitulado «Serviços da Câmara do Seixal mudam amanhã de casa».

¹⁵⁹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 15 de Julho de 2005, intitulado «Património industrial do Seixal pode vir a ser destino turístico».

Alto Forno da Siderurgia Nacional. Em complemento deverá ser criado um Centro de Interpretação sobre a História da Indústria em Portugal. Criação de uma Rota da Ecologia e da Faina do Tejo que integrará o antigo Terminal Fluvial, a Ponta dos Corvos, a Quinta da Fidalga, as zonas de Sapal, a Núcleo Naval da Arrentela, as embarcações tradicionais do Tejo e a Mundet. Em paralelo deverá ser criado um Centro de Acolhimento da rota. Instalação no Seixal de uma Pousada da Juventude, um parque de campismo e outros equipamentos hoteleiros e de restauração. **Processo** – Orientação dada pelo Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo no Concelho do Seixal (PEDTS) apresentado publicamente em Julho de 2005. O projecto foi começado há dois anos e envolveu um investimento de 75 mil euros. O mercado alvo do projecto está centrado na Grande Área Metropolitana de Lisboa (2,5 milhões de habitantes), na comunidade local e nas escolas. O projecto estará também articulado com o programa cultural já existente no Seixal. Os equipamentos e projectos a desenvolver devem assentar num modelo de investimento público-privado em que a maioria do património é municipal. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal, Universidade de Aveiro, Região de Turismo da Costa Azul,

Centro de Estágio do Benfica¹⁶⁰. **Desenho** – Finalização do Centro de Estágio do Benfica no Seixal, depois de a obra ficar suspensa uns meses. As obras, num terreno de 15 hectares, terão custos finais superiores a 15 milhões de euros. Uma das estruturas mais avançadas é o campo principal, o único a ter uma bancada coberta com capacidade para 1600 pessoas. O centro de estágio está localizado próximo do centro do Seixal e a 300 metros da estação fluvial de ligação a Lisboa. No total o centro irá ter um total de seis campos de futebol, cinco de tamanho oficial e um de futebol sete, um centro de alojamento de três pisos com 64 quartos e uma capacidade para 126 pessoas, refeitórios, um auditório, uma sala de imprensa e um edifício para serviços administrativos. **Processo** – Visita guiada por dirigentes do SLB às obras do centro de estágio, no dia 7 de Junho de 2005. Depois de alguns meses suspensas as obras, e recomeçadas em Fevereiro, o final de Agosto de 2005 surge como meta para a finalização parcial das obras do Centro de Estágio do Benfica. No final de 2005 serão concluídas todas as obras. **Agentes** – Clube de Futebol Sport Lisboa e Benfica (SLB);

Requalificação territorial e ambiental: zona da siderurgia nacional de Paio Pires¹⁶¹. **Desenho** – Na área de 372 hectares da antiga Siderurgia Nacional, em Paio Pires, três grandes zonas: a sul, uma área de logística e comercial – na zona correspondente à 3ª fase do parque industrial do seixal (PIS III); no centro, três espaços de indústria pesada – aos dois actualmente presentes, adiciona-se a Companhia Siderúrgica Nacional brasileira; a norte, habitação e comércio com uma extensa frente ribeirinha. **Processo** – Em Outubro, no âmbito da revisão do PDM do Seixal, prevê-se estar pronto um estudo de reordenamento urbano e

¹⁶⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Paula Gouveia publicado no jornal *Público* de 8 de Junho de 2005 intitulado «Centro de estágio do Benfica ganha forma no Seixal».

¹⁶¹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves e publicado no *Público* de 3 de Março de 2005 intitulado «Plano quer reconverter antiga siderurgia nacional».

paisagístico para a zona da siderurgia nacional de Paio Pires, que visa o reordenamento territorial, a requalificação ambiental – com remoção de resíduos e descontaminação do solo – e a criação de novas infra-estruturas. Este projecto, já estimado em 65 milhões de euros, para ter viabilidade está dependente das acessibilidades a criar: a ligação ferroviária e rodoviária com o Barreiro; o novo terminal fluvial de carga; a articulação entre o corredor da EN10-2 com a rede rodoviária principal, nomeadamente a EN10 e a IC21 e IC23. Este projecto já tem 112 hectares cobertos por estudos ambientais aprovados. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal, Siderurgia Nacional Empresa de Serviços e Urbindústria (as duas últimas presididas por Hermínio Carreira).

BARREIRO

Ministro quer pôr automobilistas no comboio¹⁶². **Desenho** – As estações de Coina, Penalva, Pinhal Novo, Venda do Alcaide, Palmela e Setúbal servem uma área de 600.000 habitantes. Coina e Penalva têm parques de estacionamento com um total de 8500 lugares. Autoeuropa teria potencial para fazer transportar 800 empregados dos seus 1800 desde a estação de Penalva. **Processo** – A incompatibilidade de horários dos comboios com os turnos da Autoeuropa tem impedido o recurso ao comboio, o que faz com que a empresa recorra a dezenas de autocarros para transportar os seus empregados. As negociações decorrem desde 2003. **Agentes** – Ministro das Obras Públicas e Transportes, Fertagus, Autoeuropa.

Participação pública¹⁶³. **Desenho** – O novo modelo de participação pública recorre a voos virtuais sobre o concelho e à gravação de voz das opiniões dos moradores. Na sessão inaugural do modelo, os munícipes vão fazer um voo virtual (num ortofotomapa) na zona ribeirinha do Rio Coina, podendo visualizar os projectos previstos para o concelho incluindo o programa Polis (desde Verderena até Santo André), podendo ao mesmo tempo dar a sua opinião sobre os projectos da Câmara do Barreiro, gravando numa mensagem através de um microfone. Numa próxima fase pretende-se instalar este modelo de participação nos autocarros que percorrem o concelho, e mais tarde na internet. O projecto é denominado “Planeamento Espacial Participado na Europa”, integrado no programa Interreg III. Além da Câmara existem outras entidades envolvidas no projecto, como a Universidade Nova de Lisboa, a Empresa YDreams e equipas de técnicos da Holanda, Espanha, Polónia e Bélgica. **Processo** – Anúncio a 27 de Outubro de 2004 pelo vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro de um novo modelo de participação pública. Em Dezembro de 2004 irá iniciar-se a aplicação do novo modelo, na sessão pública sobre a revisão do PDM. O projecto com início em 2004 vai durar cerca de dois anos, até 2006. **Agentes** – Vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro, Universidade Nova de Lisboa, YDreams, equipas de técnicos da Holanda, Espanha, Polónia e Bélgica.

¹⁶² Baseado no artigo de Cláudia Veloso para o jornal *Público* de 7 de Outubro de 2004 intitulado «ministro que pôr automobilistas no comboio».

¹⁶³ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 28 de Outubro de 2004 intitulado «Barreiro 'revoluciona' participação pública».

Dia Mundial do Ambiente¹⁶⁴. **Desenho** – Serão realizados dois projectos seguindo o tema “Pensar Globalmente – Agir Localmente”. Desenvolver tecnologia informática oferecendo à população: internet fixa e móvel, ecrãs gigantes em grandes espaços e uma mesa digital que reproduz o concelho. **Processo** – Apresentação, no Dia Mundial do Ambiente, de dois projectos que visam a integração do concelho e dos seus habitantes no princípio do desenvolvimento sustentável. Processo realizado tendo por base um consórcio nacional. A equipa da universidade realizará a investigação científica e a YDreams assegurará o desenvolvimento tecnológico. Em Outubro está prevista a realização do primeiro encontro internacional entre especialistas. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro, Universidade Nova de Lisboa, YDreams, equipas espanholas, holandesas, polacas e belgas.

Remodelação do terminal de transportes do Barreiro¹⁶⁵. **Desenho** – Obras de remodelação do terminal rododferrofluvial incluindo o alargamento do estacionamento e melhores acessos aos terminais de autocarro. Está também prevista a ordenação da circulação de autocarros, carros particulares e táxis. Existe ainda a possibilidade de construção de um jardim-de-infância e de uma creche neste terminal. **Processo** – Trata-se de um processo de definição de proprietários de terrenos entre as três entidades envolvidas (Soflusa, Refer e Câmara Municipal) começado em 2001. Em Setembro de 2002 estavam a ser realizadas reuniões com as partes no sentido de resolver a questão, só então sendo postas em prática as melhorias propostas para o terminal. **Agentes** – Câmara do Barreiro, Administração da Transtejo (Soflusa), Refer.

MOITA

Parque temático¹⁶⁶. **Desenho** – Terreno de 60 hectares classificado de “solo rural” e parte integrante da REN a menos de 30 minutos de Lisboa, sendo a área a edificar de 37 mil m². Este espaço tem um acesso privilegiado através da Circular Regional Externa da Moita que vai ligar o IC21 ao IC32 (unindo os concelhos da Moita e do Barreiro). Inclui: um espaço de diversões baseadas em 24 temas referentes à portugalidade; uma área de restauração (dividida em seis locais com capacidade para 4 mil lugares sentados); um hotel de 4 estrelas (200 quartos; área de merchandising; 20 pontos de venda; e espaços multiusos para espectáculos, exposições, congressos e acções de formação). O custo da obra está orçado em 75 milhões de euros. Existem expectativas quanto à criação de 1200 postos de trabalho dos quais 70% destinados à região e espera-se que atraia 3 milhões de visitantes por ano. **Processo** – Este projecto começou a ser negociado em 2005 e foi mantido em sigilo durante um ano. Em Janeiro de 2006 foi assinado o protocolo de cedência de terrenos na freguesia de Alhos Vedros – Pinhal novo por um período de 50 anos com a empresa Badoca. Está a proceder-se à mudança do estatuto do solo rural para solo urbano com usos lúdico-culturais e

¹⁶⁴ Resulta de informação recolhida de uma nota à imprensa emitida pela Câmara Municipal do Barreiro intitulada «Barreiro assinala Dia Mundial do Ambiente».

¹⁶⁵ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Bonixe publicado no jornal *Público* de 5 de Setembro de 2002 intitulado «Indefinição da propriedade dos terrenos atrasa remodelação do terminal de transportes do Barreiro».

¹⁶⁶ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Inês Boaventura e Cláudia Veloso, publicados no jornal *Público* de 13 de Janeiro e 19 de Janeiro de 2006, intitulados: «Moita vai ter Parque temático da Portugalidade», «Badoca investe 75 milhões de euros em parque temático na Moita».

de lazer. Estão a fazer-se tentativas de reconhecimento do projecto como de interesse nacional (PIN) pela Agência Portuguesa para o Investimento (para ultrapassar constrangimentos impostos pelo regime da REN). Aos estudos já realizados seguir-se-ão os de mercado e de viabilidade económica. Prevê-se a abertura em 2008. **Agentes** – Concelho da Moita; Freguesia de Alhos Vedros; Badoca Actividades Turísticas.

ALCOCHETE

Fundação das Salinas¹⁶⁷. **Desenho** – Área de 360 hectares de zonas húmidas situado no concelho de Alcochete. Para este local está previsto, entre outros, um projecto de “hortas sociais”; e a criação de lagos e ilhas (para manter o nível das águas essencial à nidificação). **Processo** – Criada por exigência da União Europeia (para minimizar o impacto da construção da Ponte Vasco da Gama num local tão sensível). O problema foi pela primeira vez tornado público em Janeiro de 2004. Em Novembro de 2004 o Ministério do Ambiente devia um total de 300 mil euros correspondentes aos anos de 2002 e 2003. O decreto-lei de 2000 que formaliza a fundação não foi alterado como está previsto desde 2003. Estava assim num impasse a situação da fundação, já que não tem recursos financeiros para a sua gestão e, pelos atrasos constantes das transferências monetárias, não conseguiu criar estabilidade para se auto-financiar (quanto à gestão financeira o decreto-lei apenas tinha em conta os 3 primeiros anos). Candidaturas aos programas Agris e Life (este último no valor de 670 mil euros). **Agentes** – Fundação para a Protecção e Gestão Ambiental das Salinas do Samouco; União Europeia; Lusoponte; Ministério das Obras Públicas, Ministério do Ambiente, entidade gestora do programa Agris.

Inauguração de Outlet^{168, 169}. **Desenho** – 21 salas de cinema, 200 lojas, ocupando 55 hectares. O Freeport de Alcochete situa-se à saída do IC13, que dá acesso à Ponte Vasco da Gama, e é considerado o maior *outlet* da Europa. A superfície comercial ocupa uma área equivalente a 55 campos de futebol, possui mais de 200 lojas, cerca de 40 restaurantes, cafés e bares, abertos até às duas da manhã, o maior cinema multiplex, com 21 salas, e um parque de estacionamento com 3500 lugares. Há no entanto atrasos na abertura de lojas, justificados pelo lento processo de licenciamento de lojas e restaurantes. **Processo** – Inauguração oficial do Freeport de Alcochete a 9 de Setembro de 2004. Dois meses e meio após a inauguração, o Freeport de Alcochete continua a funcionar a meio gás. O empreendimento abriu no dia 27 de Julho de 2004, sem as licenças necessárias ao seu funcionamento, tendo regularizado a situação no dia anterior à inauguração oficial. Esperava-se uma afluência de 20 milhões de pessoas no primeiro ano. **Agentes** – Comissão Instaladora da Federação do Comércio,

¹⁶⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cristina Vargas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 8 de Novembro de 2004, intitulado «Fundação das Salinas pode fechar».

¹⁶⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Pereira para o jornal *Público* de 10 de Setembro de 2004 intitulado «“Outlet” de Alcochete em festa oficial» e de artigo escrito por Diana Ralha para o jornal *Público* de 9 de Setembro de 2004 intitulado «Comerciantes exigem fecho do “Outlet” de Alcochete».

¹⁶⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 16 de Outubro de 2004 intitulado «Freeport Alcochete ainda funciona a meio gás».

presidentes das associações comerciais de Setúbal, Loures, Odivelas e Oeiras, Freeport, Governo português, governador civil de Setúbal, Câmara Municipal de Alcochete.

SESIMBRA E PALMELA

Chumbo do Plano de Ordenamento da Arrábida¹⁷⁰. Desenho – As Câmaras de Palmela e Sesimbra estão contra o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida (POPNA), propondo a sua reformulação assim como a abertura de um novo período de discussão pública, antes da aprovação em Conselho de Ministros. No caso da Câmara Municipal de Palmela, o parecer é negativo pois o POPNA poderá inviabilizar a permanência da Oficina Fortuna Artes e Ofícios e da companhia de teatro O Bando nos locais onde estão instaladas, pois no plano estas construções não são contempladas, sendo exigido um regime específico que permita o enquadramento destas actividades. Por outro lado, o município de Palmela considera existirem desacertos cartográficos entre os limites do POPNA e os perímetros urbanos do PDM, que a manterem-se poderão gerar dúvidas e diferentes interpretações. A Câmara de Sesimbra contesta o POPNA pois este traz consequências graves para a pesca, o comércio e o turismo. Discorda com a limitação dos perímetros e a eliminação das classes de espaços, sem justificação, o que poderá causar alterações substanciais no PDM do concelho. A ser aprovado, estarão em causa projectos turístico-culturais previstos no PDM para o Cabo Espichel e para as Grutas do Zambujal. É rejeitada a proposta colocada pela autarquia relativamente aos espaços de transição previstos no PDM. Com o POPNA, apenas proprietários com mais de 5 hectares poderão construir uma casa nos espaços de transição. Considera insuficientes as novas regras, relativamente ao domínio marítimo. **Processo** – Em Julho de 2003, o POPNA foi contestado pelos pescadores de Sesimbra, por causa das restrições impostas à actividade no Parque Marinho. Em meados de Agosto de 2003 a Câmara Municipal de Sesimbra apresentou algumas propostas para o POPNA. **Agentes** – Câmara Municipal de Sesimbra, Câmara Municipal de Palmela.

SESIMBRA

Introdução de alterações ao Plano de Ordenamento da Arrábida¹⁷¹. **Desenho** – Pescadores de Sesimbra contestam alterações ao Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida, procurando salvaguardar os interesses do sector. Na última versão para o Parque Marinho Professor Luiz Saldanha existiam três regimes de protecção e uso – total, parcial e complementar – com vista à preservação da biodiversidade marinha, recuperação de habitats, investigação científica e promoção do turismo sustentável. Esta versão é contestada pelos pescadores, que consideram que a área de protecção complementar é demasiado pequena para as cerca de 300 embarcações de Sesimbra. A zona de protecção total vai ser interdita, durante os próximos anos e de forma faseada, a toda a actividade piscatória, sendo uma

¹⁷⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 27 de Fevereiro de 2005 intitulado «Palmela e Sesimbra chumbam Plano de Ordenamento da Arrábida».

¹⁷¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 8 de Junho de 2005 intitulado «Pescadores de Sesimbra confiantes na introdução de alterações ao Plano de Ordenamento da Arrábida» e do artigo publicado no jornal *Público* de 6 de Junho de 2005 intitulado «Protestos estão para durar em Sesimbra».

interdição que ronda as duas milhas. Na zona de interdição parcial só será permitida a pesca do polvo, lula e choco, a 200 metros da costa, numa zona de cerca de 40 metros de profundidade. Com estas restrições existe o problema dos cerca de 300 pescadores se limitarem às três milhas da área complementar o que poderá significar uma sobre-exploração desta área. **Processo** – Os protestos dos pescadores iniciaram-se a 4 de Junho e prosseguiram a 5 de Junho de 2005, através de marcha a pé (cerca de 500 pessoas) e de um desfile marítimo na baía de Sesimbra. Dia 7 de Junho de 2005, reunião entre os pescadores de Sesimbra e o secretário de Estado das Pescas, após aprovação final do plano no dia 5 de Junho de 2005 em Conselho de Ministros extraordinário. **Agentes** – União das Associações do Porto de Pesca de Sesimbra.

SETÚBAL

Abertura de um retail park¹⁷². **Desenho** – Possuirá 35 mil metros quadrados de área locável. **Agentes** – O promotor é a SI, em parceria com Miller Development.

Dolce Vita e Polis requalificam a zona ribeirinha¹⁷³. **Desenho** – Requalificação da zona ribeirinha de Setúbal, junto à doca dos recreios, por intermédio da criação de um centro comercial ao ar livre com 125 lojas. Este incluirá o Quartel do 11 (que será adquirido ao Estado por 1,7 milhões de euros pelo Grupo Amorim, requalificado, e posteriormente entregue à Câmara para a criação de um centro cultural), o edifício Marina (propriedade da APSS e que se pretende que seja reconvertido) e a edificação de vários edifícios para comércio num total de área de 17.800 m². **Processo** – O Grupo Amorim apresentou à autarquia um pedido de autorização para a construção de um espaço comercial que deverá ser integrado no programa Polis se houver acordo entre a autarquia, o Grupo Amorim, a sociedade Setúbal Polis e a APSS. Contudo a criação do Dolce Vita pode estar à beira de um impasse pois a CCDRLVT insiste que se realize um concurso público para a adjudicação do negócio. **Agentes** – Grupo Amorim, Câmara Municipal de Setúbal, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), Sociedade Setúbal Polis e Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS).

Melhor integração entre comboios e autocarros¹⁷⁴. **Desenho** – Câmara Municipal de Setúbal apresenta à Autoridade Metropolitana de Transportes uma proposta para “regularizar” a concessão dos transportes urbanos. A prioridade é a abertura de um novo concurso com o objectivo de melhorar a qualidade do serviço e equacionar novas carreiras, após anúncio da extensão do serviço da Fertagus até Setúbal. Outra localidade que vai beneficiar da extensão

¹⁷² Resulta de informação recolhida em artigo publicado no jornal *Diário de Notícias* de 29 de Novembro de 2004 intitulado «Sete centros comerciais e 17 em projecto».

¹⁷³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 9 de Julho de 2005 intitulado «Dolce Vita de Setúbal em “banho-maria”».

¹⁷⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 27 de Setembro de 2004 intitulado «Setúbal quer melhor integração entre comboios e autocarros», da informação recolhida de artigo escrito por Carlos Cipriano publicado no jornal *Público* de 27 de Setembro de 2004 intitulado «Fertagus liga Lisboa a Setúbal com 45 comboios por dia» e da informação recolhida de artigo escrito por Daniel Lam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 20 de Setembro de 2004 intitulado «Outubro leva comboio da ponte até Setúbal».

do troço é a Quinta do Conde, que é uma freguesia com cerca de 20 mil habitantes. Fundamental é ainda a articulação da nova estação de Coina com os autocarros. O número de comboios em dias úteis, Lisboa-Setúbal será de 23 e 22 vice-versa. No caso da estação de Coina, o número de comboios em dias úteis, Lisboa-Coina será de 42 e 41 vice-versa.

Processo – A concessão dos autocarros com a anterior Belos Transportes terminou há dez anos. Desde 1999 que o Eixo Ferroviário Norte-Sul termina no Fogueteiro. As previsões apontavam para que em meados de 2003 a extensão até Setúbal fosse uma realidade. Em finais de Junho de 2004, já estavam reunidas todas as condições – linha, estações, sistema eléctrico – para se prolongar o serviço até Setúbal; no entanto, as questões burocráticas levaram a atrasos. A partir de 6 de Outubro de 2004, a Fertagus vai prolongar a linha até Setúbal. **Agentes** – Câmara Municipal de Setúbal, Fertagus, Autoridade Metropolitana de Transportes Belos Transportes.

PREENCHIMENTO DE MALHA SEM CARÁCTER SINGULAR

MUNICÍPIOS DA AML

A privatização do espaço público¹⁷⁵. **Desenho** – Os condomínios privados são um factor de debilitação das cidades porque representam guetos para ricos no meio do tecido urbano que não usam o tecido urbano, nem fruem do espaço público. Os condomínios privados subvertem a condição pública da cidade – o conviver em sociedade – pois, segundo Carreira da Silva, “ao privatizarmos o espaço público estamos, por um lado, a fechar-nos ao mundo que nos rodeia e, por outro, a fazer com que esse mundo seja não uma comunidade partilhada por todos, mas um universo de átomos que não comunicam entre si”. **Agentes** – Filipe Carreira da Silva (sociólogo), Vítor Matias Ferreira (especialista em sociologia urbana) e Nuno Teotónio Pereira (arquitecto).

Discussão da Área Metropolitana no Seixal¹⁷⁶. **Desenho** – A ineficácia do actual modelo governativo da Área Metropolitana de Lisboa (AML) foi um dos temas discutido nas jornadas sobre Ordenamento do Território. Regionalização foi uma das propostas apresentadas. O desordenamento e a governabilidade, isto é, a ineficácia da governabilidade, resulta, por um lado, da falta de recursos e de competências, mas sobretudo por uma questão de modelo. A AML é governada por autarcas, na opinião do presidente da CCDRLVT. Foi proposta a criação de uma autarquia metropolitana de Lisboa, com membros eleitos pelos cidadãos da grande área metropolitana e dotada de competências e verbas próprias. Segundo o geógrafo Jorge Gaspar, o problema passa pela falta de identificação da população pela AML, num território composto por 18 autarquias e que concentra um terço da população do país. A organização das redes de equipamentos para espectáculos, a instituição de prémios de âmbito

¹⁷⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 17 de Julho de 2005 intitulado «O fim do espaço público».

¹⁷⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 13 de Abril de 2005 intitulado «Para ter mais poder, Área Metropolitana de Lisboa “deve ter órgãos eleitos”».

metropolitano, ao nível das artes plásticas ou dos desportos são algumas das soluções apresentadas. **Processo** – Dia 12 de Abril de 2005, Jornadas sobre o Ordenamento do Território, no Seixal. **Agentes** – Alfredo Monteiro (presidente da Câmara Municipal do Seixal), Fonseca Ferreira (presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) de Lisboa e Vale do Tejo). Presidente da Assembleia Metropolitana de Lisboa. Jorge Gaspar, geógrafo, autor do Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território.

Autoridades metropolitanas e os transportes¹⁷⁷. **Desenho** – Anteprojecto legislativo de revisão do papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa – AMTL (e do Porto – AMTP). As AMTs não vão ser entidades empresariais, como estava previsto pelo anterior executivo, logo terão de assumir os riscos do sistema de transportes públicos. **Processo** – Apresentação do anteprojecto legislativo de revisão do papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa (e do Porto) às juntas metropolitanas e aos operadores de transportes, para consulta sobre as alterações face à lei actual. Estão previstas alterações que terão efeitos sobre o financiamento dos transportes públicos. As novas regras serão apresentadas até ao final do 1º semestre de 2006. **Agentes** – Secretária de Estado de Transportes, Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Autoridades Metropolitanas, Operadoras de Transporte.

SINTRA

Planos e o Ambiente¹⁷⁸. **Desenho** – Segundo os ambientalistas, urbanizar a serra da Carregueira hipoteca uma das principais reservas estratégicas de água de Lisboa e aumenta o perigo de cheias nas áreas urbanas a montante, já que é na serra que nascem o rio Jamor, ribeira de Barcarena, ribeira de Belas e ribeira de Carenque, cursos de água de regime torrencial; afecta uma zona florestal que é a com maior biodiversidade na área metropolitana de Lisboa. Urbanização da serra da Carregueira, numa área de 700 hectares a classificar como urbanizáveis, para a construção de prédios, moradias, condomínios, comércio e serviços. **Processo** – Quercus e Olho Vivo lançam petição contra Plano de Urbanização que programa 700 hectares da serra da Carregueira como urbanizáveis: autarquia desmente mas vereadora do Ambiente confirma a existência de dois planos: um do seu pelouro, que mantém a zona verde, e um plano de pormenor do presidente da Câmara que prevê uma densa urbanização. Lançamento de uma petição contra o projecto de urbanização para a serra de Carregueira. O presidente da Câmara Municipal nega a existência deste projecto, contudo a vereadora do pelouro do Ambiente diz que existem duas alternativas: a manutenção daquela zona verde e outra que propõe a urbanização com uma densidade igual à urbanização Belas-Clube de Campo. **Agentes** – Quercus, Olho Vivo, Câmara Municipal de Sintra: Fernando Seara (presidente, PSD) e Guadalupe Gonçalves (vereadora com o pelouro do Ambiente, CDU).

¹⁷⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Inês Sequeira publicado no jornal *Público* de 2 Março de 2006, intitulado «Autoridades Metropolitanas não assumem risco das empresas de transportes».

¹⁷⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Daniel Rocha publicado no jornal *Público* de 17 de Junho de 2005 intitulado «Ambientalistas lançam petição contra urbanização na serra da Carregueira».

Cacém, programa Polis^{179, 180, 181}. **Desenho** – Assinatura dos contratos financeiros, entre o ministro das Cidades e o presidente da Câmara de Sintra, para a reabilitação dos espaços públicos, construção de parques urbanos e regularização da ribeira das Jardas. O Programa para a Requalificação Urbana e Valorização Ambiental, Polis do Cacém, ascende os 4,2 milhões de euros financiados pelo estado e 11,4 milhões de euros comparticipados pelos fundos comunitários – FEDER. No total, a intervenção está orçada num total de 93,6 milhões de euros, dos quais 34,3 milhões candidatáveis a comparticipação comunitária. O programa prevê a demolição de dezena e meia de imóveis antigos na Baixa da cidade, para libertar espaço destinado a uso público e novos equipamentos, a construção de dois parques de estacionamento subterrâneos, no largo do mercado e junto à escola primária; um viaduto a construir sobre o IC19, ligando a zona da estação ao Alto do Cotão. A sociedade CacémPolis declarou a utilidade pública de 80% dos terrenos necessários para a intervenção. Ciclovía com 1,5 km visando ligar as escolas Ferreira Dias e António Sérgio, incluindo um troço do traçado no futuro parque urbano a construir ao longo da ribeira das Jardas. Numa segunda fase pretende-se prolongar a via ao novo interface rododiferroviário e ao futuro parque urbano de Colaride. O traçado irregular das Freguesias de Agualva e do Cacém será anulado se a pista seguir ao longo das curvas de nível, zonas marginais de linhas de água e corredores de linhas de ferro. Plano de Pormenor para a área central do Cacém apresentando alguns problemas. Conjunto de edifícios de dois a três pisos de onde se destaca uma torre de 32 metros de fachada (tendo já sido reduzida relativamente ao inicialmente previsto, 80 metros) que excede a altura máxima permitida pelo PDM (máximo de 18,5 metros de fachada), e não existência de lugares mínimos de estacionamento por lote que no PDM é de 2,5 lugares por fogo. A área em questão está delimitada pela Quinta de Boavista, Estrada de Paço de Arcos, IC19 e a linha ferroviária. O PP visa a estruturação das acessibilidades, a requalificação da Ribeira das Jardas, a criação de uma nova centralidade e a melhoria do estacionamento. **Processo** – Visita no dia 3 de Novembro de 2004, da Baixa do Cacém, por parte do presidente da Câmara Municipal de Sintra, e pelo ministro das Cidades, Luís Filipe Arnaut. Os contratos financeiros serão executados no prazo de quatro anos. O viaduto sobre o IC19 é lançado em Fevereiro de 2005, tendo como prazo de execução dois anos. Tema proposto para trabalho a realizar por duas turmas do 11º ano da Escola Secundária Ferreira Dias, no âmbito da mobilidade sustentável. Foi criado um grupo formado por dois alunos de cada turma e um ex-aluno a frequentar o curso de arquitectura. Este projecto foi realizado tendo em atenção a Agenda XXI local e a articulação com o programa Polis. No processo de inquérito público da proposta de plano, elaborado pela sociedade CacémPolis, foram formalizadas 34 reclamações, a maioria delas centradas na zona da Baixa. O Plano de Pormenor necessita de ser ratificado pelo Governo, visto estar em desconformidade com o PDM. A comissão técnica de

¹⁷⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 4 de Novembro de 2004 intitulado «Programa Polis concretiza-se na Baixa do Cacém».

¹⁸⁰ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 1 de Julho de 2002, intitulado «Ciclovía do Cacém apresentada em encontro internacional».

¹⁸¹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 30 de Maio de 2002, intitulado «Edifício para novo Cacém quase duplica altura permitida».

acompanhamento do plano confirmou a sua não total conformidade com o PDM, no que respeita à altura de fachada dos prédios e a falta de estacionamento. **Agentes** – Sociedade CacémPolis; Câmara Municipal de Sintra, ministro das Cidades, Escola Secundária Ferreira Dias, Assembleia Municipal de Sintra.

Paisagem Cultural de Sintra¹⁸². **Desenho** – A segunda fase do plano de acção para orientar as intervenções no período de 2004-2009 possui uma descrição detalhada de cada acção, com os objectivos, planeamento e investimento. O documento tem quatro vectores de actuação: a valorização da paisagem cultural; o aumento do seu dinamismo; a sua promoção; adequado investimento. **Processo** – O Comité do Património Mundial deverá aprovar em Julho de 2005 um parecer favorável ao plano de gestão apresentado para a Paisagem Cultural de Sintra. Em Janeiro de 2004 a autarquia entrega um relatório sobre o estado da zona classificada, onde o Comité exigiu uma segunda fase do plano a ser entregue até Fevereiro de 2005. A 18 Fevereiro Fernando Seabra entra o documento em Paris. A autarquia é da opinião que a Paisagem Cultural classificada desde 1995, por se situar próximo de Lisboa, está sujeita a uma grande pressão urbanística e turística. Na 1ª quinzena de Junho de 2005 a UNESCO comunicou o parecer favorável acerca do plano de gestão. Este documento considera que a segunda fase é um plano de acção para orientar as intervenções no período de 2004-2009 e possui uma descrição detalhada de cada acção, com os objectivos, planeamento e investimento. **Agentes** – Comité do Património Mundial, Câmara Municipal de Sintra.

LOURES E LISBOA

Gestão urbana do Parque das Nações¹⁸³. **Desenho** – A gestão urbana é repercutida nos terrenos de Lisboa (4/5) e Loures. Loures apresenta dificuldades financeiras, como tal propôs à Parque Expo um modelo de ressarcimento que passava pela criação de uma sociedade bilateral com maioria de capital do município. A sociedade assume as dívidas à Parque Expo e faz a gestão urbana do Parque das Nações Norte, assumindo ainda as operações de requalificação urbana das áreas degradadas de Loures. Retirar os ministérios do Terreiro do Paço e relocará-los em Belém, Ajuda e Chelas é um dos projectos da Parque Expo, não se limitando à transferência, mas aproveitando a oportunidade de fazer a requalificação urbana e social do vale de Chelas. **Processo** – Gestão urbana – limpeza, manutenção dos espaços verdes, tratamento de resíduos, semaforização – ronda os 7 milhões de euros por ano. A Parque Expo deu lucros em 2001, 2002 e 2004. Considera-se possível mantê-los em 2005 e 2006. **Agentes** – Bracinha Vieira, presidente da Parque Expo.

Parque das Nações¹⁸⁴. **Desenho** – A Câmara Municipal de Lisboa irá pagar durante 20 anos este investimento, em 36 prestações semestrais, a iniciar em 2007, após um período de

¹⁸² Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 18 de Junho de 2005, intitulado «Plano de Gestão da Paisagem Cultural de Sintra recebe parecer positivo».

¹⁸³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Tomás Ribeiro e Paula Sanchez publicado no jornal *Diário de Notícias* – suplemento de *Negócios* de 20 de Junho de 2005 intitulado «Privados devem 100 milhões à Parque Expo».

¹⁸⁴ De acordo com artigo da autoria de Fernanda Ribeiro para o jornal *Público* de 4 de Janeiro de 2005 intitulado «Câmara de Lisboa acerta contas com Parque Expo» e notícia do *Mercado Imobiliário* de 12 de Fevereiro de 2005

carência de dois anos. O montante em dívida poderá ser pago com a devolução da Taxa Municipal pela Realização de Infra-estruturas Urbanísticas (TRIUI) de todos os projectos licenciados durante o período em que vigoraram poderes excepcionais da Parque Expo (31 de Dezembro de 1999). A proposta a aprovar pela Câmara prevê ainda a possibilidade de pagamento em espécie, através da entrega de direitos no poder do município ou de doação de terrenos para construção. No caso de Loures, o processo encontra-se numa fase mais atrasada de desenvolvimento, uma vez que o município considera muito avultado o valor em causa (35 milhões de euros) estando em discussão a possibilidade de cedência de terrenos na zona norte do concelho. **Processo** – Acordo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Parque Expo para a transferência da gestão urbana do Parque das Nações, mediante o pagamento de 115 milhões de euros, até ao ano de 2024. O modelo inicial de transferência para a responsabilidade das Câmaras Municipais de Loures e de Lisboa, logo após o encerramento em 1998 da exposição universal, não ocorreu. O valor agora acordado com Lisboa (155 milhões de euros) diz respeito a custos de gestão urbana (32,2 milhões de euros), transmissão de bens e infra-estruturas realizados pela Parque Expo (85,7 milhões de euros), construção de acessibilidades à zona (18,3 milhões de euros) e expropriações relativas à construção de arruamentos e da Gare Intermodal de Lisboa (18,7 milhões de euros).

Parque das Nações – Moradores pretendem criar freguesia do Oriente¹⁸⁵. **Desenho** – De acordo com a Associação de Moradores e Comerciantes do Parque das Nações (AMCPN), vivem naquela área, repartida entre os concelhos de Loures e Lisboa, mais de 10 mil pessoas, apontando as estimativas para que em poucos anos a população do Parque das Nações atinja as 25 mil a 30 mil pessoas. A petição a apresentar defende que não adequar a divisão autárquica à realidade implica delapidar o património de desenvolvimento urbano planeado e sustentado, impedir o desenvolvimento harmonioso de um espaço urbano e prejudicar as populações que aí residem, por razões de legalidade, e manter a inexistência de infra-estruturas comuns, como um sistema integrado de recolha de lixo, ligações às redes de telecomunicações partilhadas e estação de correios própria. A criação de uma nova freguesia é um reflexo de uma comunidade já existente e uma necessidade sentida pela população para mais adequadamente defender os seus interesses. Sistema de transportes escasso. Saturação da Escola Vasco da Gama. Atrasos no início da construção do novo centro de saúde. Estacionamento caótico, quando a ocupação da área é ainda cerca de um quarto do total. Dificuldades na actuação institucional, pois a área é abrangida por três freguesias – Santa Maria dos Olivais, Moscavide e Sacavém – de dois municípios. Alteração dos limites entre os concelhos de Lisboa e Loures. **Processo** – Recolha de assinaturas pela AMCPN para requerer votação na Assembleia da República do projecto de lei apresentado em Julho de 2005, que prevê a criação da freguesia do Oriente. A intenção da AMCPN é reunir até ao final do ano pelo menos quatro mil assinaturas para que o projecto de lei, que desceu à comissão parlamentar

intitulada «Câmara de Lisboa assume gestão do Parque das Nações».

¹⁸⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 9 de Novembro de 2005 intitulado «Moradores recolhem assinaturas para criar freguesia do Oriente».

de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território, seja apreciado e aprovado no plenário da Assembleia da República. **Agentes** – Associação de Moradores e Comerciantes do Parque das Nações (AMCPN).

LOURES

Requalificação do núcleo suburbano¹⁸⁶. **Desenho** – Criação de um hospital, de um Retail Park, abertura do LoureShopping, centro de investigação (Zona do Fanqueiro), atracção de laboratórios farmacêuticos. Estes projectos criarão mais empregos em Loures e atrairão mais população para o concelho. Inauguração do complexo turístico de Santa Iria da Azóia; construção de hotéis no Prior Velho, Sacavém e uma pousada na Lousa; criação de um hotel de luxo na antiga quinta setecentista em S. Julião do Tojal. Ao nível das acessibilidades espera-se que pelo menos seja estendida a linha de eléctrico rápido. **Processo** – Aposta na criação de emprego com a atracção de investimentos e o turismo. Melhoria de acessibilidades, devendo ser começada a construção da linha de eléctrico rápido de Algés à Falagueira e o seu posterior prolongamento a Odivelas e a Loures. Os grupos parlamentares na oposição consideram que se aposta muito no betão e se esquece a qualidade de vida. **Agentes** – Câmara Municipal de Loures.

VILA FRANCA DE XIRA

Criação de novas áreas de emprego no âmbito da revisão do PDM¹⁸⁷. **Desenho** – No futuro, as áreas empresariais deverão ser o dobro do actualmente estabelecido (250 hectares). Na proposta de revisão do PDM as áreas industriais deverão reduzir de cerca de 700 para 600 hectares. A aposta do município reside na reconversão das áreas industriais obsoletas em áreas de localização empresarial. A revisão do PDM visa ainda a redução de áreas urbanas de 2030 hectares para 1770 hectares. Prevê-se ainda a redução das áreas de REN e de RAN com vista à instalação de novas infra-estruturas (novo aeroporto da Ota, novas vias rodoviárias e a rede de TGV). A RAN abrange actualmente cerca de metade do território e a REN cerca de 80%. **Processo** – Revisão do PDM. **Agentes** – Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Operações de loteamento, planos de pormenor e o desenvolvimento sustentável¹⁸⁸.

Desenho – Em detrimento de planos de pormenor, propostas de loteamento e um acordo de princípio para uma urbanização que prevê a edificação de uma nova cidade para 6 mil habitantes (a Nova Vila Franca). **Processo** – O movimento Xiradania contestou junto do secretário de Estado do Ordenamento do Território (e aguardam audiência junto do secretário de Estado do Ambiente) a decisão da Câmara de Vila Franca de Xira de abandonar os planos de pormenor para a extensa frente ribeirinha do concelho – substituindo-os por propostas de loteamento e a aprovação de uma urbanização –, contornando assim o disposto no PDM de

¹⁸⁶ Resulta de informação publicada no jornal *Público* de 6 de Fevereiro de 2005, intitulado «Emprego e turismo são apostas para requalificar o núcleo suburbano».

¹⁸⁷ Resulta de informação recolhida em artigo de autoria de António Pires Vicente publicado no jornal *Diário de Notícias* de 18 de Outubro de 2004 intitulado «Vila Franca de Xira aposta na criação de áreas empresariais».

¹⁸⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 1 de Julho de 2005 intitulado «Xiradania sensibiliza Governo contra decisões da Câmara em matéria de urbanismo»

Vila Franca e as orientações do PROTAML e do programa Habitat II das Nações Unidas. O movimento acusa a Câmara de ter abdicando da responsabilidade que lhe cabe no desenvolvimento e execução dos deveres de ordenamento do território, uma vez que permite a construção em leitos de cheia, o aumento do risco de contaminação da maior reserva de água potável do país existente a grande profundidade, sob a lezíria do Tejo, a destruição da paisagem, o aumento das pressões ambientais e dos problemas de mobilidade numa área tão sensível e já tão congestionada. **Agentes** – Xiradania, movimento cívico vila-fraquense; secretários de Estado do Ordenamento do Território e do Ambiente; Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Urbanismo desenfreado¹⁸⁹. **Desenho** – Com a revisão do PDM está prevista a ocupação de toda uma faixa ribeirinha, incluindo a ocupação de uma área sensível e de grande valor ambiental como as salinas de Alverca. No PDM em vigor destaca-se a ocupação por mancha; na sua revisão deve-se corrigir as deficiências dos instrumentos anteriores. Nas propostas estão previstas “preocupantes” situações como o alargamento dos perímetros urbanos e de ocupação de áreas ribeirinhas. O percurso do safari fotográfico iniciou-se na estrada sul do concelho, junto a um parque de contentores, e prosseguiu, no interior da cidade da Póvoa, junto ao chamado “muro da vergonha” – um conjunto de prédios de 8 pisos construídos em banda que se estende por cerca de 200 m, sem qualquer abertura. Seguiu-se uma passagem pelo miradouro de Bragadas, onde se observou a transformação da várzea de Vialonga; o périplo prosseguiu com alguns pavilhões alegadamente construídos em zonas de RAN e REN da freguesia de Vialonga, incluindo algumas passagens por linhas de água poluídas e usadas como vazadouros de detritos. Terminou em Vila Franca de Xira, nos terrenos ribeirinhos situados a norte da ponte Marechal Carmona, onde está prevista uma urbanização conhecida como Nova Vila Franca. O PDM em vigor permitiu a construção de 4000 fogos naquela área mas, devido às características de leito de cheia, a CCR e o Instituto das Águas tentam que reduzam aquela ocupação para menos de metade. **Processo** – O movimento Xiradania promoveu, anteontem, um safari fotográfico com o objectivo de denunciar a “selva de betão” que se tem vindo a desenvolver no corredor urbano que se estende de norte a sul do concelho de Vila Franca de Xira, entre Castanheira do Ribatejo e a Póvoa de Santa Iria, ao longo da Estrada Nacional 10. A visita juntou perto de 40 participantes que manifestaram o desagrado e a preocupação pelo caminho que a forma maciça de urbanização presente no concelho está a tomar, criticando o actual PDM e as linhas estratégicas da revisão do PDM, onde estão previstas grandes urbanizações na zona ribeirinha. **Agentes** – Movimento cívico Xiradania.

¹⁸⁹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 21 de Março de 2005 intitulado «Safari fotográfico denuncia urbanismo desenfreado».

CASCAIS

Plano de Pormenor para o Estoril-Sol^{190, 191}. **Desenho** – Substituição do Hotel Estoril-Sol por três blocos de 15 pisos. **Processo** – Um novo projecto de arquitectura desenvolvido pelo arquitecto Gonçalo Byrne deverá substituir o emblemático e controverso hotel inaugurado em 1962 à entrada de Cascais. Este projecto, que apesar de levantar controvérsia, uma vez que a volumetria e a altura apresentadas aparentam ser desproporcionadas para o local, não tem tido por parte da população muita atenção, tendo em conta o que se passou durante o período de discussão pública. Ainda assim, duas organizações manifestam-se contra: uma ambientalista (Grupo Ecológico de Cascais) e outra cívica (MovCascais). O presidente da autarquia defende-se dizendo que o Plano de Pormenor que integra a nova construção cumpre à risca o aprovado pelos órgãos autárquicos. De 29 de Junho a 19 de Julho, no Departamento de Planeamento Estratégico, sito no Edifício Tardoz dos paços do concelho da Câmara Municipal de Cascais, decorre o período de consulta pública do Plano de Pormenor em regime simplificado, na modalidade de projecto urbano, para a reestruturação urbanística dos terrenos do Hotel Estoril-Sol e área envolvente. **Agentes** – Gonçalo Byrne, Câmara Municipal de Cascais, MovCascais, Grupo Ecológico de Cascais.

Revisão do PDM^{192, 193, 194}. **Desenho** – Revisão do PDM. O novo PDM terá critérios mais restritivos à construção: pretende redistribuir equipamentos, fomentar a concentração de empresas de serviços no concelho. **Processo** – O PDM de Cascais entrou em vigor em 1997 para um período de vigência de 10 anos. O processo de revisão foi aberto em 2000 na sucessão de uma vaga de protestos contra a excessiva construção permitida pelo PDM em questão. Nesse ano foram consultados os munícipes até ao mês de Outubro. No Verão de 2004 foi divulgado um relatório sobre a revisão. Desde 2003 o PDM encontra-se suspenso na maior parte das áreas do concelho estando em vigor, em sua substituição, medidas preventivas que impedem sobretudo a aprovação de novas grandes urbanizações. Estas medidas tinham um prazo de vigência de dois anos mas, devido à falta de uma data definitiva quanto à conclusão do projecto, pensava-se na sua prorrogação. Previa-se a conclusão da proposta de revisão do Plano Director Municipal para o fim do mês de Novembro de 2004. Manutenção das Medidas Preventivas por mais um ano. A Assembleia Municipal aprovou Medidas Preventivas em Junho de 2000 para conter a construção. O Partido Socialista, que iniciou a revisão pela construção desenfreada que o anterior PDM permitia, considera desnecessária a existência de medidas preventivas porque o executivo é livre de reprovar os projectos que entender. A proposta vai seguir para parecer da administração central. Definição rigorosa do espaço urbano

¹⁹⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 18 de Julho de 2005 intitulado «Plano de pormenor para Estoril-Sol suscita dúvidas e críticas em Cascais».

¹⁹¹ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Cascais publicado no *Diário de Notícias* de 29 de Junho de 2005.

¹⁹² Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Clara Viana publicado no jornal *Público* de 13 de Novembro de 2004, intitulado «Revisão do PDM de Cascais a caminho do fim».

¹⁹³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Rita Carvalho para o jornal *Diário de Notícias* de 23 de Novembro de 2004 intitulado «Novo PDM terá menos construção».

¹⁹⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 10 de Fevereiro de 2005 intitulado «Novo PDM de Cascais prevê menores índices de construção».

consolidado com índices de construção em acentuada baixa, volumetria contida, densidade de implementação muito atenuada e tipo de uso restringido: na prática há uma redução do solo urbano de 4,4%, uma redução de 25% de área potencial para a construção de habitação em solo urbano consolidado, os índices passaram de 1,5 e 0,4 para o espaço urbano de alta densidade e baixa densidade para 0,6 e 0,25, respectivamente, e a densidade habitacional passou de 75 fogos por hectare para 45. A revisão do PDM prevê ainda a identificação exaustiva do património arquitectónico do concelho, bem como dos parques e dos jardins e quintas históricas, de modo a protegê-los de demolições precipitadas e usos inconvenientes. Outras medidas avançadas: correcção e delimitação da RAN e da REN; actualização da carta de infra-estruturas viárias; revisão da delimitação das Áreas Urbanas de Génese Ilegal; redefinição das Unidades Operativas de Planeamento; realocização das unidades industriais; actualização da Carta Arqueológica; lançamento de incentivos à renovação de edifícios com valor patrimonial e de núcleos urbanos degradados; e criação de incentivos para Habitação a Custos Controlados. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Governo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional.

Praça de Touros de Cascais^{195, 196}. **Desenho** – A área em questão mede 29.500 m² de superfície. O programa aprovado para a área ainda ocupada pela praça de touros inclui: comércio, habitação e serviços. No espaço de 29.500m² da demolição será construído um novo edifício que albergará uma grande área de habitação e uma zona de serviços. Construção de um novo recinto para a feira de Cascais e para o Mercado Municipal, na Adroana (Alcabideche), num espaço com 30.970m² que irá dispor de 306 lugares para feirantes, estacionamento público, instalações sanitárias, posto médico e área de restauração. Deverá ter ainda condições para albergar outros eventos (concertos, exposições, etc.). A prorrogação do prazo das medidas preventivas tem por objectivo evitar o disparo da construção. Está ainda a ser estudado o que fazer à Feira de Cascais, que se realiza em redor da Praça de Touros, visto que este espaço se encontra em degradação. A alternativa a curto prazo seria criar um perímetro de segurança. **Processo** – A empresa Teixeira Duarte adquiriu este espaço à Misericórdia de Cascais antes de 2001. O edifício tem vindo a sofrer degradação nos últimos anos, processo que conduzirá à sua demolição. A decisão resultou de uma avaliação técnica que desaconselha a reconstrução do edifício, confirmada pelo Instituto Superior Técnico. Ainda antes da tomada desta decisão, a Câmara já tinha aprovado um plano urbanístico para a zona. O plano urbanístico resulta de uma deliberação da Assembleia Municipal tomada no anterior mandato. Não existe qualquer pretensão de construção de nova praça de touros em Cascais. Entretanto, a proposta de delimitação de plano de pormenor foi alvo de contestação pela oposição socialista, que pretende ver incluídos terrenos envolventes, nomeadamente uma escola, um parque de estacionamento público e terrenos privados. A alteração de uso da área

¹⁹⁵ De acordo com artigo de Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 26 de Abril de 2005 intitulado «Praça de touros de Cascais vai ser demolida em Junho».

¹⁹⁶ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 23 Novembro de 2004, intitulado «Câmara de Cascais prolonga medidas preventivas do PDM».

irá provocar a transferência de feira que se realiza duas vezes por mês para um outro local, Adroana, na freguesia de Alcabideche, juntamente com um novo mercado municipal (com 30.970 m² e 306 lugares para feirantes, estacionamento, instalações sanitárias, posto médico e área de restauração). O novo espaço poderá ainda acolher concertos, feiras de artesanato e exposições temáticas. Demolição da praça de touros em Junho de 2005 porque uma avaliação técnica considera que não é passível de reconstrução. A construção de um novo edifício foi tomada só em Abril de 2005 porque só agora foi aprovado um plano urbanístico para a zona. Está também a ser construído um novo espaço na Adroana (Alcabideche) para albergar a feira de Cascais que se realizava em volta da praça de touros, e que será também a nova casa do Mercado Municipal. Aprovação dia 22 de Novembro de 2004 do prolongamento das medidas preventivas relativas ao PDM até 2006 por parte da Câmara Municipal de Cascais. PDM de Cascais está em vigor desde 1997. Desde 2001 que se espera pela revisão do PDM. Em Janeiro de 2002 o processo de revisão inicia-se a partir do zero. **Agentes** – Empresa Teixeira Duarte, Misericórdia de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, Instituto Superior Técnico.

Demolição das Marianas¹⁹⁷. **Desenho** – Demolição das últimas 10 barracas do Bairro das Marianas em 2005. No início de 1980 eram algumas dezenas e em 1993 eram cerca de 400. **Processo** – A demolição acontece no âmbito do PER. As inscrições para realojamento aconteceram em 1993 e as primeiras demolições começaram em 2005. O Bairro das Marianas surge logo após o 25 de Abril de 1974 com o regresso das pessoas das províncias ultramarinas e a imigração em massa que ocorreu posteriormente. Em 1998 ocorreram os primeiros realojamentos. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Comissão dos Moradores do Bairro das Marianas, Associação Solidariedade Imigrante.

OEIRAS

Venda em hasta pública de oito lotes de terreno junto ao Parque dos Poetas, junto ao futuro edifício municipal¹⁹⁸. **Desenho** – 8 lotes com áreas variáveis entre cerca de 400 metros quadrados e cerca de 600 metros quadrados e com valores base de licitação entre 500 mil euros e 1 milhão de euros.

“Edifícios do Parque” com licença de construção suspensa¹⁹⁹. **Desenho** – Na Rua Actor António Sacramento, em frente à escola Luís de Freitas Branco e junto à segunda fase do Parque dos Poetas, em Paço de Arcos, 7 edifícios (alguns dos quais com 8 e 9 pisos a cima do solo) com 125 fogos e uma área de construção de 25.330 m², dos quais mais de mil são para serviços, estão com a licença de construção suspensa. **Processo** – O projecto “Edifícios do Parque” deriva de um acordo informal entre Isaltino Morais (presidente da Câmara Municipal de Oeiras de então) e a empresa J. Dias e Dias, que avança com um pedido de loteamento de

¹⁹⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 6 de Dezembro de 2005, intitulado «Protestos em Cascais não travam demolição nas Marianas».

¹⁹⁸ Edital nº 411 / 04 / DFP - DPAT

¹⁹⁹ Resulta de informação recolhida de artigo da Agência Lusa publicado no jornal *Público* de 12 de Fevereiro de 2005 intitulado «Moradores requerem à Câmara de Oeiras selagem de estaleiro dos ‘Edifícios do Parque’».

15.300 m² para a área em causa. Em Março de 2004, por despacho da nova presidente de Câmara, Teresa Zambujo, é emitido o alvará que veio dar origem ao início da construção dos referidos edifícios que se veio a verificar a 14 de Maio desse mesmo ano. Em Outubro, e devido a uma queixa apresentada ao Ministério Público de Sintra por um grupo de cidadãos – que alegam que o projecto em causa viola os princípios do PDM e o equilíbrio urbanístico da zona –, as licenças concedidas pela autarquia são suspensas. Em Fevereiro de 2005, o mesmo grupo de moradores requereu à Câmara Municipal de Oeiras a selagem do estaleiro da dita obra declarando que a mesma continua a decorrer apesar de o alvará estar suspenso. **Agentes** – Grupo de moradores, Ministério Público, Câmara Municipal de Oeiras e J. Dias e Dias (promotor da urbanização).

AMADORA E MOITA

Fundos para o programa Polis²⁰⁰. **Processo** – O ministro do Ambiente, Ordenamento e Desenvolvimento Regional, Nunes Correia, anunciou na passada semana que o próximo ciclo de fundos comunitários irá incluir verbas destinadas a bairros críticos das áreas de Lisboa e Porto. **Desenho** - Encontram-se em fase de preparação três projectos-piloto, no âmbito do programa Polis, a desenvolver nos próximos 2 anos para a promoção da inclusão social. Os bairros alvos de intervenção serão o da Cova da Moura, em Lisboa, e um na margem Sul do Tejo, que deverão ver requalificados os seus espaços de habitação e espaços públicos. **Agentes** – Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional.

AMADORA

Transformação de área desportiva ocupada pelo Estrela da Amadora em espaço urbanizável²⁰¹. **Desenho** – O clube pretende, para fazer face a dívidas no valor de cinco milhões de euros, vender património avaliado em 30 milhões de euros, sendo este passível de se vir a transformar de área desportiva em área urbanizável. O presidente da Câmara pretende unanimidade de todas as forças políticas para aprovar a alteração em sede de PDM. A CDU já afirmou discordar da alteração pela sobrecarga urbanística que iria provocar. **Processo** - A direcção do Estrela da Amadora pretende ver as suas instalações transferidas para o Monte da Galega, posição sustentada pelo vereador do PSD, a par das hipóteses de se localizar em espaços como a Falagueira ou a Boba. **Agentes** – Estrela da Amadora, Câmara Municipal da Amadora.

Aqueduto ameaçado²⁰². **Processo** – A Oprurb ameaça avançar com uma providência cautelar caso o Instituto do Ambiente aprobe a demolição de 185 m de um troço subterrâneo do Aqueduto Principal e 55 m do Aqueduto das Francesas prevista no projecto de construção do último lanço da CRIL, Buraca-Damaia. **Desenho** - A Estradas de Portugal admite as seguintes

²⁰⁰ Resulta da informação recolhida de artigo publicado no jornal o *Público* de 13 de Novembro de 2005 intitulado «Novos Polis virados para a inserção social».

²⁰¹ De acordo com artigo de autoria de Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 2 de Junho de 2005 intitulado «Estrela da Amadora admite vender estádio para fazer mais prédios».

²⁰² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Francisco Neves publicado no jornal *Público* de 24 de Fevereiro de 2005 intitulado «Providência cautelar quer travar demolição no Aqueduto».

hipóteses: uma, sem alteração do nó da Buraca, que conduz a inclinações de 7% invocando uma execução difícil para manter o aqueduto; outra, com alterações do nó da Buraca, considerada tecnicamente viável, mas que não foi estudada por a CRIL já estar em funcionamento. **Agentes** – Associação Offícios do Património e Reabilitação Urbana (Oprurb), Estradas de Portugal (EP) e Instituto do Ambiente.

Expropriação da Bombardier²⁰³. **Desenho** – A empresa canadiana Bombardier, do ramo ferroviário, em negociações com a CP, entre outras coisas, exigiu no início das negociações que metade do terreno da Amadora pudesse ser utilizado para um projecto imobiliário. **Processo** – para o efeito chegou a desejar que o Governo pressionasse a autarquia da Amadora para que tal projecto avançasse, facto que o ministro da Obras Públicas, Mário Lino, considerou ilegítimo e impossível. **Agentes** – Bombardier, CP e Governo.

Plano de acção da Cova da Moura²⁰⁴. **Desenho** – Alternativas: Proposta Camarária – demolição de uma parte substancial do bairro, a zona norte, por não ter condições de habitabilidade. A zona a requalificar será composta por grandes avenidas de edifícios de habitação, escritórios e serviços, acompanhadas de zonas verdes. Por cada nova habitação existirá uma zona de 6m² de espaços verdes. Proposta de Isabel Raposo – demolição das casas sem condições de habitabilidade. Requalificação baseada nas aspirações dos habitantes. Propõe, inicialmente, a arborização e a ligação a bairros vizinhos. **Processo** – Plano de Acção para Cova da Moura deverá estar pronto em Junho de 2006. As reuniões técnicas começaram em Janeiro de 2006 juntamente com o INH e os ministérios da Educação, Cultura, Administração Interna, Saúde, Trabalho e Solidariedade Social. A requalificação do bairro será apoiada por verbas dos próximos fundos comunitários (2007-2013) na ordem dos 25 milhões de euros (para a Cova da Moura, o Vale da Amoreira e o Bairro do Lagarteiro). **Agentes** – Ministério do Ambiente, Câmara da Amadora, Instituto Nacional da Habitação (INH), ministérios da Educação, Cultura, Administração Interna, Saúde, Trabalho e Solidariedade Social, Moinho da Juventude, arquitecta Isabel Raposo (Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa).

Requalificação de taludes do IC19²⁰⁵. **Desenho** – São espaços caracterizados pela sua acentuada inclinação e pela proximidade de estradas de grande movimentação. Existem centenas de hortas informais que enxameiam a encosta sobranceira à estação de metropolitano da Falagueira, do lado da Brandoa, e que não são atravessadas por nenhuma estrada de grande movimentação. Está prevista, a longo prazo, uma mega-urbanização e nas hortas que ocupam uma ampla faixa de terreno plano entre a CRIL e o Bairro do Zambujal,

²⁰³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Eva Cabral publicado no jornal *Diário de Notícias* de 19 de Maio de 2005 intitulado «Bombardier queria terreno da Amadora para projecto imobiliário».

²⁰⁴ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 6 de Dezembro de 2005, intitulado «Cova da Moura vai ter plano de acção em Junho de 2006».

²⁰⁵ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal o *Público* de 4 de Maio de 2005 intitulado «Hortas à beira do IC19 estão condenadas a desaparecer na Amadora».

frente ao parque de campismo de Lisboa irá ser construído o Parque Urbano do Almarjão. **Processo** – A Câmara Municipal da Amadora vai acabar com as centenas de pequenas hortas que ladeiam o IC19, a EN117 e a CRIL. Em meados de Abril a Polícia Municipal procedeu à demolição de um improvisado abrigo criado na saída do IC19. O objectivo do executivo municipal consiste em “tratar todos esses taludes de uma forma gradual, à imagem do que foi feito na saída do IC19, na zona do Borel”. Na opinião do autarca, o desmantelamento destes cultivos é uma exigência ao nível da segurança, “aquilo viola as regras do Instituto das Estradas e constitui um perigo”. Nos planos da autarquia, para concretizar num horizonte de 3 ou quatro anos, está o “tratamento de todos os taludes com alguma originalidade e com um mínimo de intervenção humana até à fase de manutenção”. Confrontado com a possibilidade de compatibilização do ordenamento das áreas contíguas às vias rápidas com o hábito instalado, o vereador foi peremptório: “Não há compatibilização possível”. **Agentes** – Câmara Municipal da Amadora, Estradas de Portugal.

ODIVELAS

Urbanização em terrenos para habitação colectiva²⁰⁶. **Desenho** – Edificação de 8 edifícios de 5 pisos, 1 bloco comercial de 4 pisos, 1 parque infantil e 27 lugares de estacionamento numa zona da freguesia de Ramada onde o PDM previa residências unifamiliares. **Processo** – A Câmara Municipal de Odivelas prepara-se para aprovar uma urbanização cujo índice aplicado (1,10) e a densidade habitacional (74 fogos/ha) não respeita o previsto em PDM. Mais, o construtor, dono dos terrenos, em vez de ceder 5400 m² para equipamentos colectivos, como impunham os regulamentos, troca-os por compensações monetárias à autarquia. Este projecto de urbanização resulta de um alvará emitido no princípio da década de 70, que entretanto caducou porque o anterior promotor deixou a maior parte das infra-estruturas por fazer. **Agentes** – Grupo de moradores do Bairro de São Jorge, Câmara Municipal de Odivelas e Obriverca, a empresa proprietária dos terrenos.

Perda de qualidade dos transportes públicos²⁰⁷. **Desenho** – Autarcas de Caneças, Ramada e Odivelas apontam chegada do metro a Odivelas como responsável pela perda de qualidade do serviço prestado pela Carris. **Processo** - A Carris extinguiu, há já um ano, a carreira 101, que fazia a ligação entre o centro da localidade e o Marquês de Pombal e processou reduções de percurso em algumas carreiras que asseguram a ligação até à praça do Chile, a n.º 7, e ao Cais do Sodré, a n.º 36, passando a última paragem a ser o Senhor Roubado. **Agentes** – O presidente da Junta de Freguesia de Caneças, Armindo Fernandes, a presidente da Junta de Freguesia de Ramada, Maria João Tavares, o vogal substituto do presidente da Junta de Freguesia de Odivelas, Jorge Mendes, e Carris.

²⁰⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 23 de Fevereiro de 2005 intitulado «Câmara de Odivelas acusada de emparedar um bairro».

²⁰⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 27 Março de 2005 intitulado «Autarcas criticam perda de qualidade dos transportes rodoviários».

Falta de estacionamento²⁰⁸. **Desenho** – 500 lugares de estacionamento a servir a estação de Odivelas. 400 lugares de estacionamento a servir a estação do Senhor Roubado. Necessidade de requalificar a zona envolvente à estação do Senhor Roubado: passeios destruídos pelo estacionamento abusivo e falta espaços verdes. **Processo** – Há a promessa, por parte da autarquia de Odivelas, de aumentar a oferta de estacionamento em mais 250 lugares na estação de Odivelas e 600 na do Senhor Roubado. A autarquia salienta ainda que a resolução do problema não depende do município. Segundo a Junta de Freguesia de Odivelas, há a possibilidade (espacial/física) de triplicar a oferta de estacionamento existente; o problema foi a Câmara não ter atempadamente cuidado do assunto. O Metro diz que todas as empreitadas cuja contratação foi da sua responsabilidade foram executadas a tempo da inauguração, estando somente inacabadas correcções e “coisas de pequena monta”. **Agentes** – Câmara Municipal de Odivelas, Metropolitano de Lisboa.

Urbanização ilegal²⁰⁹. **Desenho** – Um projecto de construção de 8 edifícios de cinco pisos num espaço de loteamento que contempla um índice de construção de 1.10 e com uma densidade habitacional de 74 fogos por hectare. **Processo** – Um grupo de moradores do Bairro de São Jorge contesta um projecto de um conjunto de edifícios que não respeita o PDM, uma vez que não respeita os índices de construção para aquele loteamento. Contestam ainda a falta de estacionamento (faltam 157 lugares), onde só vão ser construídos 27 lugares, bem como a construção de um bloco comercial onde não está projectado qualquer estacionamento. A contestação alarga-se à cedência de espaços colectivos em prol de construção particular. Em troca a Obriveca pagará uma compensação monetária à autarquia. A autarquia afirma que tudo está a ser feito dentro da lei e com pareceres favoráveis das entidades competentes. **Agentes** – Grupo de moradores do Bairro de São Jorge.

LISBOA

Recuperação de 228 milhões de euros²¹⁰. **Desenho** – O valor estabelecido diz respeito aos custos de gestão urbana na área do Parque das Nações, que ascendem a 32,2 milhões de euros, a que devem ser somados 85,7 milhões de euros relativos à transmissão de bens e infra-estruturas construídos pela Parque Expo e 18,7 milhões de euros relativos a expropriações necessárias à construção de arruamentos e da Gare Intermodal de Lisboa. Até final de 2005 a Parque Expo espera receber os pagamentos dos 10 programas Polis. **Processo** – Em 2004 a Parque Expo amortizou 45 milhões e o seu endividamento bancário apresentou um resultado positivo de 4 milhões. Na assembleia-geral, realizada a 27 de Maio de 2005, foi apresentado o Relatório e Contas no qual surgem 472 milhões de euros de endividamento da empresa. Desde 1999 a sociedade Parque Expo gere as infra-estruturas e a

²⁰⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 27 de Março de 2005 intitulado «Problemas de estacionamento sem fim à vista».

²⁰⁹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 23 de Fevereiro de 2005 intitulado «Câmara de Odivelas acusada de “emparedar” um bairro».

²¹⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Paula Sanchez publicado no jornal *Diário de Notícias* – suplemento *Negócios* de 6 de Junho de 2005 intitulado «Parque Expo recuperou 228 milhões de euros em três anos» e do artigo publicado no jornal *Edição Sul* de 12 de Janeiro de 2005 intitulado «Câmara de Lisboa assume gestão do Parque das Nações».

zona de domínio público do Parque das Nações e reduziu em 228 milhões de euros um passivo que em 2002 se situava nos 700 milhões de euros. Em Junho de 2005 será transferida a gestão urbana dos terrenos do Parque das Nações para a Câmara Municipal de Lisboa, o que permitirá arrecadar 155 milhões de euros, pagos durante 18 anos; a parte correspondente à Câmara de Loures fica em estudo. A transferência já aprovada pela Assembleia Municipal de Lisboa prevê um período de carência até 2007, vencendo a primeira das 36 prestações semestrais em 15 de Março de 2007. O valor estabelecido inicialmente foi de 170 milhões de euros; no entanto, baixou para os 155 milhões de euros tendo em conta os gastos que a Parque Expo teve entre 2000 e 2004 e às valências deixadas por aquela entidade à cidade de Lisboa. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, Assembleia Municipal de Lisboa, Parque Expo.

Proposta de ordenamento de tráfego da candidatura de Manuel Maria Carrilho para a cidade de Lisboa²¹¹.

Desenho – Projecto para retirar de Lisboa 200 mil carros (metade dos que circulam actualmente). Medidas propostas: 11 mil novos lugares de estacionamento para residentes e parques dissuasores nas entradas da cidade: Nó de Calvanas (nó da Segunda Circular, Alto do Lumiar, Avenida do Brasil e Campo Grande); Eixo Norte-Sul (Nó deste eixo com a Av. Padre Cruz). Dinamização cultural e urbanística do eixo Terreiro do Paço/Parque Eduardo VII através: da reabilitação com criação de novas habitações e tentativas de criação de estacionamento para os residentes; reposição em funcionamento de espaços culturais como o Olímpia, o São Jorge e o Odéon; no Parque Eduardo VII pretende terraplenar o espaço ajardinado central reconstruindo-o sobre a forma de grandes socacos. Dinamização cultural e urbanística do eixo Almirante Reis/Areeiro apostando: na segurança com o reforço policial, videovigilância e uma sala de chuto centrada no Martim Moniz; no repovoamento juvenil (residência universitária no Intendente); e a integração da comunidade imigrante residente na zona com a criação de uma Casa do Mundo (espaço cultural multiétnico). Criação de um “ícone cultural” em Belém utilizando para tal o abandonado Mercado do Povo, ou em alternativa o módulo inacabado do Centro Cultural de Belém. O único propósito desta proposta será a instalação da colecção Berardo. Criação de um jardim no Parque Mayer mantendo o Capitólio e ligando este ao Jardim Botânico fazendo deste ‘uma das maiores atracções de Lisboa’. O projecto Gehry será deixado na gaveta. Negociação da tutela sobre os espaços do Porto de Lisboa não utilizados. Aposto total em Marvila: introduzindo sistemas de videovigilância nomeadamente à porta de escolas; construindo uma praça; e remodelação do mercado do bairro. Criação de seis distritos urbanos coincidentes com os propostos no PDM, ficando as zonas de Monsanto e do Aeroporto fora do mapa. **Processo** – Este projecto dispensará leis nacionais já que será apoiado na associação voluntária entre freguesias. Cada distrito urbano será presidido por um vereador com competências delegadas pelo Presidente da Câmara.

²¹¹ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 25 de Setembro de 2005.

Mais lugares de estacionamento para residentes²¹². **Desenho** – Nos primeiros 90 dias, o candidato à presidência da Câmara Municipal de Lisboa António Carmona Rodrigues compromete-se a disponibilizar sete mil lugares de modo a permitir o estacionamento nocturno e aos fins-de-semana nos parques públicos com um valor mensal não superior a 25 euros. Existindo zonas em Lisboa com maiores problemas, caso da Estrela, Campo de Ourique, Ajuda, Bairro Alto, São Vicente, Beato e Arroios, o candidato pretende construir parques para residentes, a custos controlados, em parceria com entidades cooperativas ou privadas. Nestes lugares pretende fixar uma percentagem de lugares de cariz social, definindo assim o conceito de estacionamento social a dimensionar de acordo com os estudos do PDM. De entre as medidas prioritárias, o candidato destaca ainda a atribuição de dísticos de estacionamento da Empresa Municipal de Estacionamento de Lisboa (EMEL), a comerciantes para incentivar o pequeno comércio e o combate ao estacionamento em segunda fila, pretendendo para tal fazer um levantamento das zonas mais críticas em termos de estacionamento em cima dos passeios e promover a colocação de pilaretes, à medida que a Câmara Municipal de Lisboa for disponibilizando lugares de estacionamento provisórios – lotes que aguardam os respectivos licenciamentos para a construção de empreendimentos, como o caso da Feira Popular. O alargamento do transporte Lisboa Porta a Porta, serviço gratuito da Câmara Municipal de Lisboa. **Processo** – Anúncio em 21 de Setembro de 2005 da pretensão de criar sete mil lugares de estacionamento, com um valor mensal inferior a 25 euros, nos três primeiros meses de governação. **Agentes** – António Carmona Rodrigues, candidato à presidência da Câmara Municipal de Lisboa.

Parque Mayer²¹³. **Desenho** – Permuta do Parque Mayer por uma parcela de terreno municipal em Entrecampos e venda de área da antiga Feira Popular, com 59 mil m², com uma base de licitação de 56 milhões de euros. **Processo** – Interposição de uma providência cautelar no TAFL relativamente à permuta do Parque Mayer por uma parcela de terreno municipal em Entrecampos e à venda em hasta pública da área remanescente da antiga Feira Popular realizada em Julho de 2005. **Agentes** – Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa (TAFL), José Sá Fernandes, Braga Parques, Câmara Municipal de Lisboa

Plano de Pormenor para o Alto de Santo Amaro²¹⁴. **Desenho** – Área de intervenção de 2 ha, delimitada a nordeste pela Calçada de Santo Amaro, a noroeste pelo talude confinante com a Boa-Hora Futebol Clube, a sudeste pela Rua Jau e a sudoeste pela vedação da Escola Comercial Ferreira Borges. **Processo** – Deliberação de proceder o Plano de Pormenor do Alto de Santo Amaro aprovando os termos de referência em 27 de Julho de 2005. Os termos de

²¹² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 22 de Setembro de 2005 intitulado «Carmona promete sete mil lugares de estacionamento para residentes».

²¹³ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 15 de Julho de 2005, intitulado «Sá Fernandes põe negócio do Parque Mayer em Tribunal» e de informação recolhida do artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 29 de Maio de 2005, intitulado «Ideia de um jardim no Parque Mayer já tem 40 anos».

²¹⁴ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Lisboa publicado no jornal *Diário de Notícias* de 21 de Dezembro de 2005.

referência estiveram a consulta pública durante o mês de Janeiro de 2006. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

Mais construção para as universidades²¹⁵. **Desenho** – Aumento dos índices de construção para as zonas destinadas a equipamentos públicos. Com as novas revisões poderão passar a construir 12.000 m² por 10.000 m² (anteriormente 6000 m²/10.000 m²). Enumera-se aqui o que cada instituição de ensino superior tem previsto construir. Universidade de Lisboa – As próximas expansões estão previstas para o Campo Grande numa grande área limitada pela Segunda Circular, Entrecampos e o Hospital de Santa Maria. Pretende construir um novo edifício nas traseiras da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, servindo para aulas e para albergar o Instituto de Orientação Profissional. Os terrenos da desactivada escola secundária da Cidade Universitária serão destinados à construção de um pólo tecnológico para parte das aulas práticas da Faculdade de Belas Artes. Nestes terrenos estão também previstas quatro novas residências do campus; outras três, de menor dimensão, serão feitas junto ao Colégio Moderno. O novo Instituto Bacteriológico Câmara Pestana passará do Campo de Santana para o interior da cerca do Hospital de Santa Maria (projecto de Gonçalo Byrne). A Faculdade de Farmácia continua a ser projectada por Hestnes Ferreira. Como as perspectivas de reaver o terreno de 9 ha onde está o hipódromo são diminutas, a universidade abdicou por agora de lá construir residências, comércio e equipamentos culturais. Também falta resolver o atravessamento da Alameda da Universidade pela circulação automóvel que nada tem a ver com a vida académica. Uma proposta sugerida é a da construção de um túnel entre a cantina velha (junto à aula Magna), e a Av. Do Brasil. O Instituto Superior de Ciências do trabalho e da Empresa (não dependente da universidade mas situado na Cidade Universitária) pode vir a criar um pólo em Alverca. Universidade Técnica de Lisboa – O pólo universitário da Ajuda tem uma dimensão de algumas dezenas de hectares mas lá ainda só se encontram as Faculdades de Arquitectura, Medicina Veterinária e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas e outros equipamentos (cantina e um recinto desportivo). A Faculdade de Motricidade Humana ainda está fora deste espaço por motivos que se prendem com questões de permutas de terrenos. O Instituto Superior Técnico continua a expandir-se no Tagus Park, já que a capacidade de construção na Alameda Afonso Henriques está esgotada. Os documentos de Planeamento Estratégico da Câmara de Lisboa falam na construção pela EPUL de um espaço para instalação de empresas de serviços avançados, ateliers e centros de investigação articulados com a universidade no pólo da Ajuda. Será esta empresa a decidir as novas regras de ocupação urbanística da zona. Um projecto de loteamento que inclui habitação comércio e serviços (a cargo do arquitecto João Santa Rita). Universidade Nova de Lisboa – Futuramente a Faculdade de Ciências Sociais e Humanas na Av. de Berna deverá mudar-se para o campus de Campolide juntando-se às Faculdades de Economia, Direito e o Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação. O projecto para esta faculdade, da autoria de Souza Oliveira, prevê edifícios de três pisos com terraços relvados a deitar para a Av. Calouste

²¹⁵ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Ana Henriques publicado no jornal *Público* de 6 de Novembro de 2005, intitulado «Universidades de Lisboa vão poder construir mais nos seus recintos».

Gulbenkian. Estes terrenos não pertencem à Universidade mas sim à Câmara e logo está a tentar-se permutá-los pelos da Av. De Berna. No entanto, não estão a ser alvo do mesmo tipo de avaliação e cada uma das entidades considera o seu terreno mais valioso do que a outra. Estes terrenos estiveram pensados para a passagem do “Corredor Verde” projectado pelo arquitecto Ribeiro Telles. No Campus de Campolide nascerão um novo edifício para a Faculdade de Direito, uma Biblioteca semienterrada (num local destinado a espaço verde). O trânsito também joga aqui o seu papel pois o recinto não é aberto ao trânsito mas corta a circulação entre Campolide e o Bairro Azul, e na autarquia fala-se na hipótese de construção de um túnel para resolver esse problema. A Faculdade de Ciências Médicas do Campo de Santana irá expandir-se no mesmo local para o espaço onde anteriormente estava o Instituto Bacteriológico. No Hospital de São José (em 2007) devem também ser construídas novas instalações para os estudantes de medicina. O pólo da Caparica deve continuar a expandir-se, arrancando em 2006/7 as licenciaturas de arquitectura e artes performativas. Politécnico de Lisboa – Em 2005 já se encontrava em construção o novo edifício da Escola Superior de Música (arquitecto Carrilho da Graça) no campus de Benfica. Neste recinto encontra-se já a Escola Superior de Comunicação Social, e a Escola Superior de Educação. Para este espaço deveria ir ainda o Instituto de Contabilidade e Administração e a Escola de Dança. O Instituto de Engenharia em Chelas teria pronto até ao fim de 2005 um novo edifício para Engenharia Civil, enquanto a Escola de Tecnologias da Saúde do Parque das Nações já se pretende expandir para o edifício que será deixado vago de um estabelecimento de ensino vizinho.

Processo – Possível permissão para mais construção dada aos estabelecimentos de ensino superior de Lisboa pela revisão do PDM. O plano anterior só previa a construção de 6000 m²/10.000 m² de terreno, o que já era inferior ao que existia quando entrou em vigor em 1994. Os novos valores de construção apresentam como contrapartida, por parte das universidades, o investimento em pólos de investigação, residências universitárias e zonas de estudo. A revisão pode também deixar em reserva 150 ha no novo PDM para as universidades desde que estas se comprometam a criar pólos científicos e tecnológicos. **Agentes** – Câmara de Lisboa, universidades de Lisboa, Nova de Lisboa e Técnica de Lisboa, Politécnico de Lisboa.

Alcântara, Oriente e Alto do Lumiar, novos centros de Lisboa em 2010²¹⁶. **Desenho** – Criação de novas centralidades em Lisboa atraindo 90 mil residentes: Alcântara XXI – Renovação e revitalização de 43 hectares de áreas de arqueologia industrial obsoletas, esperando atrair mais 5 mil residentes; Alto do Lumiar – Espaço a ser equipado com um centro logístico de transportes e mercadorias. Espera atrair-se para este local 60 mil novos habitantes; Oriente – espera-se que cheguem a este novo espaço mais 25 mil habitantes. A aposta na reabilitação é para manter. **Processo** – Em Dezembro de 2004 foi apresentada a visão estratégica para Lisboa assente em três novas centralidades e na reabilitação do edificado. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

²¹⁶ Resulta de informação recolhida dos artigos escrito por Rita Carvalho publicado no jornal *Diário de Notícias* em 15 de Dezembro de 2004, intitulado «Alcântara, Oriente e Alto do Lumiar serão os novos centros».

Projecto do Belenenses²¹⁷. **Desenho** – Projecto imobiliário do Belenenses que previa a construção de quatro lotes de edifícios de habitação, comércio e escritórios e a reformulação das áreas desportivas. Para o lote que se situa à cota baixa (Ermida de Santo Cristo e Av. do Restelo) estava projectado um edifício de 5 pisos (4 acima da cota de referencia do monumento). **Processo** – O projecto recebeu parecer negativo pelo IPPAR obrigando à reformulação da proposta de loteamento. O projecto foi tornado público em Novembro de 2004 estando nessa altura em apreciação pelo IPPAR. Em Dezembro desse ano a instituição não aprovou o loteamento. O IPPAR pediu entretanto a realização de um plano de pormenor para avaliar melhor as reais implicações da proposta para a zona. (Já em 1999 o clube viu inviabilizada uma reconversão profunda do complexo desportivo. Em 2002 o IPPAR aprovava condicionalmente um projecto desde que fossem reformuladas algumas áreas a norte junto ao Museu de Etnologia e se fosse apresentada uma solução final para o estacionamento.). **Agentes** – Belenenses, Somague, Grupo Amorim, Câmara de Lisboa, IPPAR, moradores do Restelo e de Belém, arquitecto Leopoldo Criner.

Contestação da venda de lotes pela EPUL²¹⁸. **Desenho** – Operação de loteamento do Vale de Santo António (próximo da praça Paiva Couceiro, Alto de São João), propondo 3 torres de 17 pisos. Nestas torres deverá funcionar um centro cívico. **Processo** – No final de Setembro de 2005 foi lançada a venda de 20 lotes de terreno do Vale de Santo António pela EPUL contra as indicações camarárias, que indicavam que o referido negócio só poderia ser feito depois da aprovação do plano de urbanização para o local. Estes lotes foram lançados a concurso em 3 conjuntos tendo um preço de base de 51,2 milhões de euros; motivando a apresentação de uma providência cautelar o Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa (TAFL). O processo está repleto de incongruências dado que o documento apresentado pela EPUL, relativo ao loteamento, continha uma série de “dissonâncias” com o plano que a própria EPUL está a promover; e vai contra o Regulamento do PDM. O lote de terreno para o centro cívico e um outro para outra finalidade foram já objecto de contratos-promessa de compra e venda na sequência de concursos públicos lançados em 2003 e 2004 respectivamente. O Departamento de Planeamento Estratégico da CML refere também que existe a necessidade de reservar terreno ou espaço construído para a instalação do Centro de Saúde da Penha de França. Por seu lado a Divisão de Projectos Particulares refere que ‘a proposta apresentada revela dificuldades de apreciação quanto à sua inserção na envolvente’ decorrente da falta de projecto de urbanização **Agentes** – EPUL, Câmara Municipal de Lisboa, Direcção Municipal de Gestão Urbanística, Lebre de Freitas e Ricardo Sá Fernandes, TAFL, José Sá Fernandes

Projectos urbanísticos para a frente ribeirinha²¹⁹. **Desenho** – Vários projectos urbanísticos para a frente ribeirinha de Lisboa desenhados para a classe média alta, e que implicam mais

²¹⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 2 de Maio de 2005, intitulado «IPPAR chumbou projecto do Belenenses».

²¹⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 15 de Junho de 2005, intitulado «Vila Franca já tem projecto para nova variante rodoviária».

²¹⁹ Resulta de informação recolhida dos artigos escrito por João Pedro Henriques publicado no jornal *Público* de 23 de

centenas de milhares de metros quadrados em área edificada para escritórios comércio e habitação. NovAlcântara (Mário Sua Kay): desenvolve-se numa área de 40,5 mil m², a área edificada será de 76,8 mil m² (cerca de 32 mil para escritórios) distribuídos por 4 edifícios de 6 pisos (um deles será a recuperação da refinaria Sidul). Estão previstos 400 fogos de habitação em 2 prédios de 8 pisos. Existem ainda 2245 lugares de estacionamento maioritariamente em cave. Ao nível dos equipamentos estão projectados um ATL e Centro de Terceira Idade (na antiga fábrica têxtil Bernardo Daupias). – Substitui as famosas torres do arquitecto Siza Vieira. Alcântara Mar (Jean Nouvel) Edifícios de cêrcea baixa, para onde estão previstos: 160 fogos, 8000 m² de escritórios e 6700 m² de comércio. Estão também planeados 950 lugares de estacionamento. Edifício Pinhol (Frederico Valsassina / Manuel Aires Mateus – Responsáveis também pelos projectos dos espaços da Mirandela e da carris e o plano global da recuperação da zona) Reconversão das antigas instalações da Pinhol com uma dimensão de 7725 m² divididos por habitação, comercio e escritórios. Neste espaço estão dispostos 4 edifícios de 4 pisos, perpendiculares ao rio. Aterro da Boavista (Norman Foster) Estão projectadas duas torres de 110 metros cada (30 andares), um hotel, e um conjunto de edifícios de 4 a 6 andares para uso residencial, comercial e de escritórios. Está também planeada uma ponte para o lado de lá da linha de caminho de ferro onde se pretende instalar um novo pólo de actividade criativa. Agência Europeia de Segurança Marítima e onde também se instalará o Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência (Manuel Tainha) O edifício será construído no Cais do Sodré e à sua frente será criado um ancoradouro para 3 navios históricos portugueses (fragata *D. Fernando e Glória*, a *Sagres* e o *Creoula*). Jardins do Braço de Prata (Renzo Piano) Nos 9 ha de uma antiga fábrica militar vai nascer uma nova urbanização composta por dezenas de edifícios desenhados em quadrícula com ruas descendo até ao rio e um eixo central paralelo. Este é o maior de todos os projectos referidos no artigo (mesmo não existindo percentagens disponíveis quanto à habitação, comércio e escritórios). **Processo** – Vários projectos ainda não aprovados mas já todos apresentados publicamente. NovAlcântara; Edifício Pinhol – ainda só existe em projecto Alcântara Mar – Apresentação de queixas por parte dos vereadores do Bloco de Esquerda e do PCP da Câmara de Lisboa junto da Procuradoria-Geral da Republica e da Inspeção-Geral da Administração do Território. Esta queixa é relativa a um pedido de informação, feito pela EPUL, para construção numa parcela de terreno municipal delimitada pela Avenida da Índia, Avenida 24 de Julho e Rua de Cascais. A vereadora do Urbanismo da CML refere que em breve será apresentado um plano de pormenor para esta parcela. Aterro da Boavista – Este projecto está também para apreciação mas contém já na sua formulação uma clara violação das regras do PDM, a saber a altura das duas maiores torre do projecto. Agência Europeia de Segurança Marítima e Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência – trata-se do projecto que está mais próximo de se transformar em obra feita. A decisão da instalação desta agência em Lisboa já foi tomada em 2003 e a sua instalação no Cais do Sodré há muito que está decidida. Ainda faltam

Outubro de 2005, intitulado «A nova Lisboa *deluxe* e ainda utópica projectada para a frente ribeirinha», e por Luísa Botinas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 8 de Fevereiro de 2006, intitulado «Oposição acusa Carmona de continuar má política».

licenciamentos mas o PIDDAC do Orçamento para 2006 já contempla verbas para esta construção. Jardins do Braço de Prata – Este projecto está parado desde 2001, faltando lotear e licenciar. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa; Mário Sua Kay; todos os seguintes intervenientes dizem respeito ao projecto Alcântara Mar: vereadores do Bloco de Esquerda e do PCP da Câmara Municipal de Lisboa, Procuradoria-Geral da República, Inspeção-Geral da Administração do Território, EPUL, Jean Nouvel, José Sá Fernandes; Frederico Valsassina, Manuel Aires Mateus; Manuel Tainha, Conselho Europeu; Renzo Piano.

PDM Lisboa²²⁰. Desenho – Maior racionalização do solo, melhor integração e articulação de várias políticas não só ligadas ao urbanismo mas também à valorização do espaço público, à qualificação do ambiente e aos transportes. A escala de intervenção é ao nível do quarteirão sendo o objectivo substituir os actuais planos de urbanização de forma a ser criada uma base que permita dar o passo para o loteamento e para o projecto sem existirem fases intermédias. Medias práticas: A densidade de construção deverá ser mais forte junto dos pontos mais bem servidos de transportes públicos colectivos; Quando for edificada uma grande infra-estrutura de transportes terá de ser necessário efectuar um estudo de valorização territorial A obrigatoriedade de existirem estudos de impacto de transportes e de tráfego, de cada vez que se registarem construções de determinado volume ou localizadas em zonas mais sensíveis. **Processo** – Iniciado em 2002, a revisão do PDM está quase concluída uma vez que do ponto de vista técnico falta só a elaboração do regulamento, cartas de condicionantes e estudos sectoriais complementares. Depois é submete-lo à aprovação da Câmara e da Assembleia Municipal, sendo de seguida enviado à CCDR de Lisboa e Vale do Tejo. A terminar uma fase de consulta pública no período de 60 dias úteis. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa

Abertura de consulta pública²²¹. Processo – A partir de 10 de Dezembro, por um período de 30 dias úteis, no Gabinete de Relações Públicas da Direcção Municipal do Planeamento Urbano, decorre o período de consulta pública do Plano de Pormenor da Zona envolvente do Mercado de Benfica. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

Nova Catedral de Lisboa^{222, 223}. Desenho – Localizada na ponta sul do Parque das Nações, ao fim da Av. Infante D. Henrique fazendo esquina com o viaduto para o cruzamento do Baptista Russo. O terreno tem 11 mil m² e pertence à Cabo Ruivo. **Processo** – Um protocolo pressupõe que a Gesfimo compre uma parcela de terreno de 11.000 m² a sul do Parque das Nações e da Av. Marechal Gomes da Costa, identificada e classificada na proposta do Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental. Estes 11.000m² fazem parte de duas parcelas de

²²⁰ Resulta de informação recolhida no jornal *Mercado Imobiliário* de 20 de Julho de 2005 intitulado «Processo de revisão do PDM de Lisboa está praticamente concluído».

²²¹ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Lisboa publicado no jornal *Diário de Notícias* de 31 de Maio de 2005.

²²² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 9 de Julho de 2005 intitulado «Primeiro passo para a construção da nova catedral de Lisboa foi ontem dado».

²²³ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Francisco Neves, publicado no jornal *Público* de 24 de Março de 2005, intitulado «Imbróglio na localização da futura Sé de Lisboa», e por João Pedro Henriques, publicado no jornal *Público* de 30 de Junho de 2005, intitulado «Nova Catedral de Lisboa nos Terrenos do Espírito Santo».

terreno registadas em nome da sociedade Cabo Ruivo, SA. Que celebrou com a Gesfimo um contrato-promessa de compra e venda dessas propriedades. A empresa do Grupo Espírito Santo, que vai adquirir os terrenos para aí construir uma urbanização, compromete-se a parcela necessária à construção da futura catedral. Em Março de 2005 foi adiada a votação de um compromisso de intenções que permitiria ao Patriarcado iniciar a construção da Catedral pelo facto de o terreno inicialmente destinado a essa construção (15 mil m² na Matinha), pertencer ao domínio público. Aprovação do protocolo, entre Câmara Municipal de Lisboa, Patriarcado e a Gesfimo, pelo executivo camarário. A Gesfimo já estabeleceu um contrato promessa com a Cabo Ruivo para a compra do terreno. Este será cedido à Câmara Municipal de Lisboa livre de encargos e constituir-se-á com a entrada em vigor do PUZRO (Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental) ainda em proposta. A autarquia compromete-se ainda a viabilizar a instalação do equipamento religioso, no quadro dos mecanismos legais regulamentares ao seu alcance. Esta cedência tem como contrapartida, para a Gesfimo, o facto de servir como parte da área de cedência para equipamentos exigível em operações urbanísticas a promover pelos proprietários nos terrenos localizados no PUZRO. Será levada em conta como encargo dos mesmos a ponderar de acordo com os critérios de perequação compensatória que vierem a ser adoptados para o plano. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, Patriarcado de Lisboa e Gesfimo (Espírito Santo), GALP, Administração do Porto de Lisboa, Cabo Ruivo – Sociedade de Gestão de Instalações e de Equipamentos, SA

Reconversão da área industrial de Alcântara²²⁴. **Desenho** – Estudo urbanístico, integrado na nova geração de projectos urbanos, um compromisso do desenho urbano com o planeamento estratégico.

QUADRO A1.3 – PRINCIPAIS PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS INTERVENÇÕES PREVISTAS PARA ALCÂNTARA

IDENTIFICAÇÃO	PROMOTOR	ÁREA (HA)	ÁREA BRUTA DE CONSTRUÇÃO ACIMA DO SOLO (HA)	HABITAÇÃO (HA)	ESCRITÓRIOS	OBSERVAÇÕES
ALCÂNTARA RIO I	ALCÂNTARA RIO	1,8	3,1	2,4	0,9	CONSTRUÍDO
ALCÂNTARA RIO II	JERÓNIMO MARTINS / OBRIVERCA	0,6	1,2	1,0	0,2	APROVADO
ALCÂNTARA RIO III	JERÓNIMO MARTINS / OBRIVERCA	2,4	4,9	0,9	0,6	EM CONSTRUÇÃO
ALCÂNTARA-MAR	CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA / EPUL	2,1	4,1	2,4	1,7	PROJECTO
PINHOL	SOMAGUE	1,5	3,5	1,8	1,2	PROJECTO
MARINHA	SOMAGUE / MARINHA	1,7	2,8	0,6	1,3	PROJECTO
RUA DE CASCAIS	VÁRIOS	0,7	1,3	0,8	0,5	PROJECTO
CARRIS	CARRIS	2,8	5,2	3,4	1,7	PROJECTO
MIRANDELA	MIRANDELA	2,4	4,6	2,3	1,5	PROJECTO
NOVA ALCÂNTARA	GRUPO SILVEIRA	4,5	10,2	6,4	3,6	PROJECTO

Processo – O processo resultou de uma sucessão de iniciativas para a área, entre as quais as torres propostas pelo Arquitecto Siza Vieira, em violação do PDM. O estudo urbanístico foi encomendado pelo município aos arquitectos Valsassina e Mateus para compatibilizar as iniciativas. **Agentes** – Arquitectos Frederico Valsassina e Manuel Aires Mateus.

Criação de condomínio²²⁵. **Desenho** – Empreendimento Alto dos Moinhos ocupa cerca de 8 hectares e compreende a criação de espaços verdes que podem ser percorridos sem nunca se intersectarem com o trânsito automóvel, segundo o promotor, em cerca de 4 hectares. Trata-se de uma zona de lazer comum aos diversos moradores sob a qual foi criada uma área de estacionamento público com 300 lugares, no subsolo, para além de áreas para estacionamento dos residentes. É prevista ainda uma rua comercial exclusivamente pedonal. O preço indicativo para este empreendimento é de 2500 euros/metro quadrado, o que o faz estar orientado para a classe média/alta. É constituído por 26 edifícios de sete pisos cada, equivalente a 426 apartamentos. O empreendimento pretende oferecer as vantagens de uma ocupação em condomínio sem no entanto o fechar à cidade. **Agentes** – J. A. Santos Carvalho.

²²⁴ De acordo com artigo de António Henriques para o jornal *Arquitectos* de Maio de 2005 intitulado «Alcântara: a reconversão vai no adro».

²²⁵ De acordo com artigo para o suplemento *Fórum Empresarial* de 30 de Maio de 2005 intitulado «Empreendimento privilegia bem-estar».

«**LX Condomínio**». **Desenho** – Ocupa 20 hectares no Parque Oeste, inclui habitação, equipamentos de desporto, de lazer, entre os quais uma pista de atletismo. A primeira fase do empreendimento é constituída por 172 fogos e 9 lojas. **Agentes** – Sociedade Gestora da Alta de Lisboa;

Alta de Lisboa²²⁶. **Desenho** – 1,1 mil milhões de euros de investimento; 17 mil fogos; 25 km de rede viária; 6 creches e unidades de ensino pré-escolar; 15 escolas; 17 centros de dia e lares de terceira idade; 5 centros culturais; 2 centros de saúde; 36 parques infantis; 4 piscinas; 4 pavilhões desportivos; 20 campos de jogos; 2 mercados municipais; 4 igrejas e centros paroquiais; 2 quartéis de bombeiros; 1 esquadra da PSP; 7 mil postos de trabalho. **Processo** – Stanley Ho, o magnata dos casinos de Macau e também presidente da Sociedade Gestora da Alta de Lisboa, visitou o complexo urbanístico que até 2015 vai receber 60 mil residentes. Ho passou pela creche da Alta de Lisboa, pelas instalações desportivas do Clube da Alta de Lisboa e por dois empreendimentos, a Colina de São Gonçalo e o Condomínio do Parque. A visita terminou no local onde vai nascer o Parque Oeste, o maior espaço verde construído de raiz em Lisboa nas últimas décadas. **Agentes** – Sociedade Gestora da Alta de Lisboa.

Docas sem clientes²²⁷. **Desenho** – Obras no viaduto de Alcântara mudaram acesso à Doca de Santo Amaro para o tabuleiro nascente, sem que tal tenha sido sinalizado para o trânsito que ali aflui. **Processo** – Donos dos 19 restaurantes das Docas culpam autarquia pela quebra do volume de negócios na ordem dos 50% devido à inexistência de sinalização para alternativa de acesso. Câmara promete estudar solução. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa e proprietários dos restaurantes da Docas.

Os novos condomínios privados²²⁸. **Desenho** – O Convento dos Inglesinhos, no Bairro Alto, passará a chamar-se Highgrove Inglesinhos Clube Residencial e vai ser convertido em 40 apartamentos (com um preço por metro quadrado a rondar os 3990 euros) distribuídos por edifícios de três pisos, que contarão com três jardins, quatro pátios interiores, uma piscina, um miradouro privativo e três pisos de estacionamento subterrâneo. O projecto é do arquitecto Helder Carita, para o grupo Amorim Imobiliária, e já foi aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa e pelo Instituto Português do Património Architectónico. Este projecto prevê ainda a transformação da igreja seiscentista num clube – um espaço de lazer e cultura onde será instalado um restaurante, um bar, uma biblioteca e um salão de jogos, entre outros equipamentos. A sede da antiga PIDE, no Chiado, integra-se num conjunto que vai desde o Teatro São Luís até ao fim da rua António Maria Cardoso, para onde se prevê 38 apartamentos e uma zona comercial. O Pátio Bagatella, símbolo da arquitectura industrial do século passado,

²²⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 18 de Maio de 2005 intitulado «Stanley Ho inaugurou obras por acabar no complexo urbanístico da Alta de Lisboa».

²²⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Francisco Neves publicado no jornal *Público* de 1 de Julho de 2005 intitulado «Obras no viaduto de Alcântara deixam as Docas sem clientes».

²²⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 17 de Julho de 2005 intitulado «Os novos cercos da cidade de Lisboa».

também deu lugar a um condomínio privado com zona comercial incluída. O antigo palacete do PS na rua da Emenda é actualmente um condomínio privado de 11 apartamentos. A fábrica de têxteis Ramiro Leão, na travessa da Pena, em Alcântara, é também um condomínio privado com 11 fogos e jardins. **Processo** – Os fenómeno do “condomínio privado” chega a Portugal na década de 80, ao Algarve, e era dirigido àqueles que procuravam uma segunda habitação para férias: a ideia era vender piscinas, courts de ténis e espaços verdes que, por inerência, continham um apartamento. Na segunda metade da década de 90 o fenómeno chega à área de Lisboa e desde então não tem parado de crescer. Segundo um estudo de Maria Rita Raposo – “Novas Paisagens: um estudo de caso sobre os condomínios na Área Metropolitana de Lisboa” –, em 1999, existiam na Área Metropolitana de Lisboa 99 empreendimentos do género: 43 em Cascais; 23 em Lisboa; 7 em Oeiras; 6 em Setúbal; 6 em Sintra; 5 em Mafra; 3 em Palmela; e 1 em Almada. Actualmente, e à boleia da bandeira da reabilitação urbana, os promotores imobiliários apresentam um novo conceito de condomínio privado que oferece a possibilidade de viver, em comunidade fechada, no centro da cidade histórica e em edifícios classificados, que apesar de não oferecer o grau de infra-estruturas que originalmente os distinguiu (devido à dimensão dos lotes) continua a oferecer comodidades, segurança e acesso condicionado. **Agentes** – Para além da Câmara Municipal de Lisboa e do IPPAR, Imobiliária Amorim, Granvale Lda., Oliveira e Veloso.

Realojamento²²⁹. **Desenho** – Demolição do Bairro das Calvanas, junto ao aeroporto da Portela, para libertar terrenos para as obras do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar, em concreto para a execução de 3 projectos: o Eixo Central, o Parque Urbano Sul e a nova Av. Engenheiro Santos e Castro. **Processo** – A assinatura de um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa, a Associação de Moradores do Bairro das Calvanas e a Sociedade Gestora do Alto do Lumiar permite libertar os terrenos ocupados pelo bairro e o realojamento da população no Alto do Lumiar, numa área onde está prevista a construção de moradias unifamiliares e de um edifício multifamiliar. O prazo de execução dos fogos para realojamento é de 18 meses, estimando-se a sua conclusão em 2005. Até lá a CML promoverá o realojamento provisório das famílias associadas. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, Associação de Moradores do Bairro das Calvanas e Sociedade Gestora do Alto do Lumiar.

Programa de Investimento em Infra-estruturas Prioritárias²³⁰. **Desenho** – Para o caso particular de Lisboa: alargamento do terminal de contentores de Alcântara; criação de um sistema integrado para todos os operadores de transportes da região e Lisboa; expansão da rede do Metro de Lisboa; conclusão da primeira fase do metro de superfície da Margem Sul do Tejo; construção de uma nova gare marítima para passageiros no Jardim do Tabaco. **Processo** – Incluído no investimento público até 2009: 53,2 milhões de euros em tecnologias

²²⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 25 de Junho de 2005 intitulado «Foi ontem demolida a primeira casa no Bairro de Calvanas».

²³⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 7 de Julho de 2005 intitulado «Porto de Lisboa cresce em Alcântara».

de informação e bilhética nos transportes; 727 milhões de euros na melhoria da mobilidade nas áreas metropolitanas; 395 milhões de euros na melhoria das acessibilidades e modernização do sistema marítimo-portuário; 470 milhões de euros na modernização da rede ferroviária convencional; 170 milhões de euros em plataformas logísticas para fomentar utilização racional dos modos de transporte; 1.500 milhões na rede ferroviária de alta velocidade. **Agentes** – Administração Central.

Plano de Pormenor em Benfica²³¹. **Desenho** – Área de intervenção com 13,73 ha delimitada a norte pela Rua Emília das Neves, a sul pelo Parque Silva Porto e Rua Tomás de Figueiredo, a poente pela Estrada Militar, a Rua Cidade de Cacheu, a Rua João Frederico Ludovice e a Rua da Casquinha, e a nascente pela Rua Grão Vasco. **Processo** – Decisão de Revisão do Plano de Pormenor da zona envolvente do Mercado de Benfica em Outubro de 2004. A audição pública da proposta de revisão terá lugar entre 31 de Maio e 30 de Junho de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

Ilegalidade de obras em Alcântara²³². **Desenho** – Construção de 6 edifícios junto ao Pingo Doce de Alcântara. **Processo** – Ilegalidade no Licenciamento de construção de 6 edifícios em Alcântara. Interposição de uma acção especial, pelo MP junto do TAFL, para a declaração da nulidade do licenciamento em Abril de 2005. Esta acção tem por base o facto de não estarem a ser cumpridas as normas constantes do PDM (quer as em vigor desde 1994 quer as resultantes da alteração – em regime simplificado – em Março de 2004) que só admitem o licenciamento de obras novas para a zona em questão, depois de entrarem em vigor os respectivos planos de urbanização ou pormenor. Com ausência dos planos só se podem aprovar obras a título excepcional (deliberação camarária quando forem consideradas de interesse económico, social ou urbanístico e não ponham em causa a reestruturação urbanística da área). A 30 de Março de 2005 foi aprovado, em sessão da Câmara de Lisboa, um Estudo Urbanístico de Alcântara abrangendo a zona Alcântara Rio III (Pingo Doce), que consagrava “o interesse urbanístico, social ou económico” das intervenções previstas e em curso na zona. A magistrada encarregue do caso continua a considerar que “um estudo” não é um plano de urbanização “válido e eficaz”, que é o exigido pelo PDM. O estudo será da autoria de Frederico Valsassina, autor do projecto dos edifícios “ilegais”. A 28 de Abril de 2005 a Câmara Municipal de Lisboa fez saber que o despacho que recebeu deferimento do Ministério Público foi referente ao licenciamento das obras e não às alterações simplificadas ao PDM. **Agentes** – Ministério Público (MP), Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa (TAFL), Partido Comunista Português (PCP), Câmara de Lisboa, empresa Imoretalho.

²³¹ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Lisboa publicado no jornal *Diário de Notícias* de 31 de Maio de 2005.

²³² Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por José António Cerejo publicado no jornal *Público* de 27 Abril de 2005, intitulado «Ministério Público dá razão ao PCP sobre ilegalidade das obras sem plano em Alcântara» e por artigo publicado no jornal *Diário de Notícias* de 28 de Abril de 2005 intitulado «Câmara explica caso de Alcântara».

Trabalhadores contestam mudança do serviço de medicina do trabalho para Picheleira²³³.

Desenho – Os cerca de 50 trabalhadores da Divisão de Segurança, Higiene e Saúde que prestam serviços na área da medicina do trabalho a onze mil trabalhadores do município de Lisboa não vão ser transferidos para o palacete do n.º 156 da Alameda das Linhas de Torres, mas sim para a Quinta do Lavradio, na Picheleira, para as instalações de um centro de saúde nunca activado. A localização na Quinta do Lavradio, não é aceite pelos trabalhadores pois fica próximo de uma ETAR, do Cemitério do Alto de São João, de uma central de betão e de uma zona de barracas. Existe apenas um autocarro de 25 em 25 minutos. É um local desprovido de farmácias e laboratórios, aos quais esta divisão recorre frequentemente. Trata-se de um bairro de habitação social construído ao abrigo do Programa Especial de Realojamento (PER), e com graves problemas de segurança. (Jornalista do *Público* ameaçada durante visita ao local) São estes os factos que justificam a recusa em abandonar as instalações na Rua da Cruz Vermelha. A transferência desta Divisão deve-se à demolição das instalações para a construção de um empreendimento urbanístico de 700 fogos a cargo da Empresa Pública de Urbanização de Lisboa (EPUL), nos 36 mil metros quadrados de terreno antes ocupados pelo Mercado do Rego, entre a Avenida das Forças Armadas e a Avenida Álvaro Pais. **Processo** – Divisão de Segurança, Higiene e Saúde está na Rua da Cruz Vermelha há mais de uma década. A transferência para o palacete do Lumiar, na Alameda das Linhas de Torres foi a solução encontrada em Agosto de 2004, como consequência da demolição das instalações na Rua da Cruz Vermelha. Em Outubro de 2004 foram adjudicadas as obras de recuperação e adaptação do edifício. Devido a problemas financeiros do município, o palacete foi vendido. Em protesto contra a decisão final, os trabalhadores aprovaram uma moção a 29 de Março de 2005, recusando-se a abandonar as instalações na Rua da Cruz Vermelha. As instalações na Quinta do Lavradio para a Divisão são um centro de saúde construído em 2000 e nunca activado. **Agentes** – Cerca de 50 trabalhadores da Divisão de Segurança, Higiene e Saúde da Câmara Municipal de Lisboa.

Plano para a zona oriental, zona da antiga fábrica da Matinha²³⁴. **Desenho** – O Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) propõe a manutenção dos gasómetros, considerando-os de interesse de referência, integrando-os assim numa área verde. O plano prevê ainda habitação, comércio e serviços para a área da fábrica da Matinha. Manuel Salgado coloca a hipótese de aproveitar os gasómetros criando um auditório, ou uma estufa, hipóteses que necessitam de estudos prévios. É ainda necessário proceder à descontaminação dos solos, para que se possa efectuar qualquer operação urbanística. **Processo** – O PUZRO em Março de 2005 está a ser apreciado pela CCDRLVT. A entidade proprietária dos terrenos – um fundo imobiliário que os adquiriu à Galp, tendo um projecto urbanístico para a área – apresentou dois pedidos de demolição da área da Matinha à Câmara de Lisboa, pedidos rejeitados.

²³³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 2 de Abril de 2005 intitulado «Serviços de medicina do trabalho da câmara mudam-se para a Picheleira».

²³⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 5 de Março de 2005 intitulado «Plano da zona oriental preserva gasómetros da Matinha».

Destacamento da zona dos gasómetros para apreciação do Núcleo de Estudos do Património do município. Em 2001 o Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), iniciou um processo de classificação, pois trata-se de um conjunto de quatro gasómetros únicos no país. Em Fevereiro de 2004, o Instituto conclui que os gasómetros têm valor sobretudo para a cidade de Lisboa e para a sua história – valor patrimonial concelhio. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa; Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) de Lisboa e Vale do Tejo. Manuel Salgado, arquitecto que elaborou o Plano.

Exposição no Centro Comercial Colombo²³⁵. Desenho – Referendo às torres propostas pelo arquitecto Siza Vieira para Alcântara, várias vezes adiada pela Câmara Municipal de Lisboa, decorre, de forma indirecta por iniciativa de José Romano, no âmbito da exposição “De Chicago a Xangai a 400 metros de altura, patente no Centro Comercial Colombo. A exposição surge como consequência da investigação levada a cabo por José Romano sobre a construção em altura ao nível mundial, surgindo o livro “Edifícios em Altura: Forma, Estrutura e Tecnologia”. O desafio da exposição é que o publico se pronuncie directamente sobre a matéria de que são feitas as cidades, e dizer o que deseja para Lisboa. Para tal são colocadas algumas questões, como: Há alguma zona da cidade onde ache que não devia ser permitido construir edifícios com mais de oito andares? Se sim, em que zonas acha que não devia ser permitido construir edifícios com mais de oito andares? O que acha preferível para a cidade: que se construam edifícios altos que ocupem menos área de terreno, ou edifícios mais baixos que ocupem mais área de terreno? Para o arquitecto, a forma segue a função, a finança, o ambiente, a estrutura e até mesmo a segurança. **Processo** – Decorreu no mês de Fevereiro de 2005 no Centro Comercial Colombo a exposição “De Chicago a Xangai a 400 metros de altura”. A exposição estreou-se em Novembro de 2004 na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e depois na Sede da Ordem dos Arquitectos. “De Chicago a Xangai a 400 metros de altura” patente até 28 de Fevereiro de 2005 no Centro Comercial Colombo, transita para a Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, com inauguração a 14 de Março de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa. Arquitecto José Romano, arquitecto Siza Vieira.

Início de demolição no Bairro de Calvanas²³⁶. Desenho – Início da demolição do Bairro das Calvanas, junto ao aeroporto da Portela, possibilitando a concretização do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar (PUAL), em concreto para a execução de três projectos: o Eixo Central; O Parque Urbano Sul, e a Avenida Engenheiro Santos e Castro. Com a demolição do bairro, será possível terminar a nova avenida, uma via rápida de cerca de 3,5 quilómetros, a nascente da área do PUAL, adjacente ao aeroporto e constituída por duas faixas de rodagem com três vias em cada sentido. A Avenida irá promover a ligação da Segunda Circular ao Eixo Norte-Sul. Os habitantes serão realojados no Alto do Lumiar. Na área de realojamento prevê-se

²³⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 19 de Fevereiro de 2005 intitulado «Urbanismo vertical em exposição no Centro Comercial Colombo».

²³⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 25 de Junho de 2005 intitulado «Foi ontem demolida a primeira casa no Bairro de Calvanas».

a construção de moradias unifamiliares e de um edifício multifamiliar, sendo a SGAL o promotor. **Processo** – Dia 24 de Junho de 2005: início da demolição do Bairro das Calvanas e assinatura de um protocolo entre o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, a Associação de Moradores do Bairro das Calvanas e a Sociedade Gestora do Alto do Lumiar. O prazo de execução dos fogos para realojamento do Bairro das Calvanas é de 18 meses, estimando-se a conclusão para Setembro de 2005. **Agentes** – Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Santana Lopes; Associação de Moradores do Bairro das Calvanas; Sociedade Gestora do Alto do Lumiar (SGAL).

Alcântara, início de obras para breve²³⁷. **Desenho** – Reestruturação urbanística de Alcântara resulta de uma intervenção simultânea de todos os promotores para evitar que os trabalhos se prolonguem demasiado tempo. A assinatura de um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa com alguns dos proprietários e futuros promotores imobiliários pretende estabelecer a concertação entre a Câmara Municipal de Lisboa, os privados e as entidades públicas para a reconstrução da zona. A zona predominantemente ocupada por fábricas obsoletas passará a ter 60% de habitação, ficando o espaço sobranter reservado a comércio e serviços, podendo atrair 15 mil novos habitantes. O protocolo assinado com a Carris, Silcoge e Mirandela, proprietárias de terrenos naquela área, prevê que os privados participem na construção de infra-estruturas, com um investimento de 23,8 milhões de euros, 12% dos quais a cargo do município. Os projectos possuem equipamentos públicos, como creches, lares, piscinas e zonas verdes públicas. Prevê-se ainda a construção de um nó rodoferroviário com a supressão da actual passagem superior, a construção de um túnel rodoviário entre a Avenida de Ceuta e a Avenida Brasília, assim como uma rotunda no cruzamento entre a Avenida 24 de Julho e a Rua de Cascais, o desnivelamento da 24 de Julho antes de Santos, a ligação entre a Rua Luís de Camões e a Avenida da Índia e a ligação entre a Avenida Brasília e zona portuária. **Processo** – Previsão do início da reestruturação de Alcântara para Agosto de 2005. No dia 30 de Julho de 2005 assinado o protocolo. **Agentes** – Frederico Valsassina e Manuel Aires Mateus: arquitectos; Carris, Silcoge e Mirandela: proprietários; Câmara Municipal de Lisboa: dinamizador.

Plano da zona oriental²³⁸. **Desenho** – Presidentes das Juntas de Freguesia criticam o Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental (PUZRO) devido às vastas áreas de habitação. As transformações enunciadas pelo PUZRO abrangem cerca de 418 hectares que vão desde Santa Apolónia à fronteira entre os municípios de Lisboa e Loures, numa extensão de 4,8 km que abrange as freguesias de Marvila, Beato e Olivais; alterações que levarão a um acréscimo populacional de 35 a 40 mil habitantes em toda a área. Do ponto de vista do presidente da Junta de Freguesia do Beato, o PUZRO é benéfico e positivo para a zona oriental, mas chama

²³⁷ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 30 de Julho de 2005 intitulado «Alcântara pode entrar em obras dentro de poucas semanas».

²³⁸ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 1 de Julho de 2002 intitulado «Autarcas têm reservas sobre plano da zona oriental».

a atenção para a necessidade de garantir os equipamentos necessários ao aumento da densidade populacional, ao nível da saúde, educação, segurança e actividades desportivas, culturais e recreativas. Por outro lado acha negativo a supressão da via de cintura do porto de Lisboa, defendendo a permanência de pólos industriais na zona, assim como um certo favoritismo para a classe média e alta, no que se refere à habitação, como é exemplo o empreendimento Jardins Braço de Prata. O presidente da Junta de Freguesia de Marvila, considera que o PUZRO é uma das hipóteses para requalificar o que faltou a seguir à Expo'98, no entanto põe em questão os elevados índices de construção, que na sua opinião são exagerados; por outro lado, considera que se deveriam promover mais espaços públicos e equipamentos sociais. O presidente contesta ainda o deslocamento da via de cintura do porto de Lisboa, querendo saber quem irá pagar este projecto que só traz benefícios aos promotores.

Processo – Depois da consulta a várias entidades, terá ainda de ser aprovado em Assembleia Municipal e posteriormente ratificado em Conselho de Ministros porque altera o PDM em vigor. Início da discussão pública do PUZRO em Outubro de 2005. A partir do primeiro trimestre de 2003 iniciam-se as alterações. A urbanização Jardins do Braço de Prata, da autoria do arquitecto italiano Renzo Piano, foi projectada em 1999 e começou a ser construída com autorização verbal do município, o qual viria mais tarde a embargar a obra, pois os termos de referência do PUZRO não estavam aprovados. No mês de Agosto de 2002 a Junta de Freguesia dos Olivais promoverá um debate sobre o PUZRO, sendo então anunciado um comentário ao plano. **Agentes** – Autarcas das Juntas de Freguesia do Beato, de Marvila e dos Olivais.

Protocolo Alcântara XXI ²³⁹. **Desenho** – Em Alcântara, numa área de 41 hectares predominantemente ocupada por fábricas obsoletas, os arquitectos Frederico Valsassina e Manuel Aires Mateus desenvolveram um projecto urbanístico que integra infra-estruturas viária e de transportes. 60% da área destina-se a habitação e os restantes a comércio e serviços: todos os projectos têm equipamentos públicos como creches, lares, piscinas e zonas verdes públicas. É prevista a construção de um nó rodoferroviário, com a supressão da actual passagem superior e a construção de um túnel rodoviário entre a Av. de Ceuta e a Av. de Brasília, bem como uma rotunda no cruzamento entre a Av. 24 de Julho e a R. de Cascais, o desnivelamento da 24 de Julho antes de Santos, a ligação entre a R. Luís de Camões e a Av. da Índia e a ligação entre a Av. de Brasília e a zona portuária. **Processo** – Assinatura de um protocolo entre autarquia, proprietários e promotores imobiliários no âmbito do “estudo urbanístico” de Alcântara XXI, acção que visa a reestruturação urbanística de Alcântara. As infra-estruturas estão orçadas em 23,8 milhões de euros, ficando 12% do total a cargo do município. **Agentes** – Frederico Valsassina e Manuel Aires Mateus: arquitectos; Carris, Silcoge e Mirandela: proprietários; Câmara Municipal de Lisboa: dinamizador.

²³⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 30 de Julho de 2005 intitulado «Alcântara pode entrar em obras dentro de poucas semanas».

Cidade Administrativa²⁴⁰. **Desenho** – Condensar em Chelas nove ministérios actualmente instalados em 170 moradas espalhadas pela cidade, numa área de 236 hectares onde seriam edificados cerca de 124 hectares dos quais 78 se destinam a áreas verdes. **Processo** – O executivo demissionário de Santana Lopes apresentou a ideia de se criar uma cidade administrativa em Chelas. Reacções: José Vieira – “Não me parece que haja necessidade de uma cidade administrativa. A disseminação dos ministérios é melhor que a sua concentração num só sítio da cidade”. “Se queremos que a cidade seja um organismo vivo, essas coisas tem de estar mais mescladas, se não ficaria uma cidade chatíssima”. Carrilho da Graça – “Não vejo novas razões para se estarem a criar novas superfícies de terciário, que aliás estão em excesso e não se vendem”. “Sou a favor dos palácios e dos edifícios de qualidade para os instalar (os ministérios). Não digo que não devam de sair alguns do Terreiro do Paço, mas para isso é preciso que haja utilizações mais interessantes e não para ali fazer férias”. Nuno Mateus – “Chelas é um troço da cidade entre espaços consolidados que está ainda fragmentado e tem sido ‘guetizado’. Posicionar lá elementos mais altos da cadeia social tem um aspecto que pode ser motivante, mas não acredito que a concentração funcionasse”. “A cidade que funciona melhor é a que tem mistura de funções, contínua e contraditória. É dessas cidades que gostamos. E os ministérios devem ser edifícios de excepção. Ora, um lugar onde tudo são edifícios de excepção é muito cansativo. Veja-se Brasília que é bela, plástica e estética, mas que não funciona como cidade”. Michael Toussaint – “Esse tipo de solução é incompatível com a construção de um Estado moderno”. “Chelas precisa de introdução de uma população nova e era bom que houvesse diversificação social. A ideia pode ter pés para andar, mas tem de ser integrada num plano de cidade”. Francisco Silva Dias – “A ida de ministérios para Chelas é benéfica; isso pode equilibrar o ciclo diário e evitar um sentimento de gueto. Mas há que ter alguma cautela e não exagerar. Um zonamento muito rígido acaba por ser prejudicial”. Manuel Tainha – “Serei contrário a uma decisão de saída dos ministérios. Nós precisamos do símbolo do Terreiro do Paço. Para o bem e para o mal, ele representa o poder, e nós identificamo-nos com essa imagem. A nossa memória do 25 de Abril passa também por ali. E a saída dos ministérios empobreceria o nosso sentido de pertença e de identificação, e interrompia um curso histórico”. Frederico Valsassina – “O terreiro do Paço foi feito para ser sede do poder e por isso mesmo tem uma escala brutal”. “Não é por irem para ali (Chelas) ministérios que a classe média vai para lá, ou se garante que a zona deixe de ser um gueto. De dia fica com muito mais movimento, mas à noite perde essa vida” (e recorda que, em Paris, La Villette, à noite, é horrível). Fernando Gonçalves – “Não é preciso fazer da deslocalização uma operação imobiliária. A verdadeira reforma seria a deslocalização das direcções-gerais para a província, para estarem mais próximo das populações”. **Agentes** – Egas José Vieira, sócio de Manuel Graças Dias, Carrilho da Graça, Manuel Tainha, Nuno Mateus, Michael Toussaint, Francisco Silva Dias, Frederico Valsassina, Fernando Gonçalves.

²⁴⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 22 de Janeiro de 2005 intitulado «Arquitectos condenam Cidade Administrativa».

Construção excessiva em Chelas²⁴¹. **Desenho** – Apresentação por parte dos estudantes finalista do curso de Arquitectura do Instituto Superior Técnico de Lisboa de projecto de reabilitação do Bairro de Chelas. O docente Nunes da Silva salienta os excessivos índices de construção, 6,5 para determinadas zonas, comparando com a cidade de São Paulo que apresenta um índice de construção de 5,5. Para além das várias barreiras físicas que separam o bairro de Lisboa – o declive que desemboca na Avenida Gago Coutinho, a linha do comboio e as vias rápidas – os alunos defenderam ainda as potencialidades do bairro, como por exemplo os 3 apeadeiros de comboio. Das várias críticas feitas, salienta-se o esquecimento por parte dos alunos do tipo de habitantes para que se está a projectar, na sua maioria habitantes de barracas, necessitados de adquirir formação, tendo sido elaborado um projecto utópico (ao nível dos hotéis, restaurantes, lojas, espaços verdes e prédios de escritórios), na opinião da vereadora da Câmara Municipal de Lisboa, Maria José Nogueira Pinto. O autor do projecto de urbanização dos anos 60 para o Bairro de Chelas, o arquitecto Silva Dias, recusa assumir um bairro como um gueto. Manuel Salgado lembrou o potencial de construção do bairro, onde grande parte dos terrenos ainda livres pertencem à Câmara Municipal de Lisboa. **Processo** – Apresentação dos projectos de reabilitação do Bairro de Chelas, pelos alunos finalistas do curso de Arquitectura do Instituto Superior Técnico de Lisboa, no dia 20 de Dezembro de 2005. **Agentes** – Estudantes finalistas do curso de Arquitectura do Instituto Superior Técnico de Lisboa. Nunes da Silva, docente. Responsável pela disciplina de projecto, Manuel Salgado. Vereadora da Câmara Municipal de Lisboa, Maria José Nogueira Pinto.

PENÍNSULA DE SETÚBAL

Muitos projectos e poucas obras²⁴². **Desenho** – Os planos ainda em estudo apontam para a construção de vários milhões de metros quadrados acima do solo, a ocupar com habitação e instalações para serviços e lazer. Existem também programas de requalificação financiados por fundos comunitários, quatro operações inseridas no programa Polis e duas no Proqual. A reconversão de ex-zonas industriais junto ao Tejo, como a Quimiparque – ocupando a área da antiga Companhia União Fabril, com um total de cerca de 300 hectares – e os antigos estaleiros da Lisnave, abrangendo 115 hectares são dois dos grandes planos para a Margem Sul. No Barreiro perspectiva-se até cinco mil fogos de habitação. Em Almada analisa-se um meio-termo entre os cenários: uma opção que aponta para 12.788 postos de trabalho e 14.588 habitantes, outra que aponta 16 mil moradores para uma zona onde poderão trabalhar 14.500 pessoas. No Montijo estão em estudo 150 hectares a norte da circular interna da cidade onde poderão vir a habitar 30 mil pessoas. A requalificação urbana, seguindo o programa Polis, que detém na Costa da Caparica o maior investimento, cerca de 209,5 milhões de euros em 600 hectares. Na capital de distrito – Setúbal – a intervenção abarca 64 hectares e está estimada em 45 milhões de euros, enquanto que no Barreiro e na Moita, envolve 7,5 milhões de euros abrangendo 22 hectares, e 6 milhões de euros abrangendo 18 hectares, respectivamente.

²⁴¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Henriques publicado no jornal *Público* de 21 de Dezembro de 2005 intitulado «Futuros arquitectos criticados por quererem construir demasiado em Chelas».

²⁴² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cristiana Vargas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 14 de Setembro de 2004 intitulado «Muitos projectos no papel e poucas obras no terreno».

Processo – Nos próximos anos poderá ocorrer uma revolução urbana na Península de Setúbal, assim que sejam aprovados e concretizados os planos em papel. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro; Câmara Municipal do Montijo; Câmara Municipal de Setúbal; Câmara Municipal de Almada.

ALMADA

Cidade da Água²⁴³. **Desenho** – O Plano de Urbanização da Frente Ribeirinha Nascente da Cidade de Almada, para a zona da Malagueira, prevê: 120 hectares (50 são dos antigos estaleiros da Lisnave) dos quais 50% são áreas residenciais, 30% são comércio e escritórios, 18% equipamentos colectivos e espaços culturais e os restantes 2% reservados a usos fluviais; 15 mil postos de trabalho; 10 mil habitantes; 8100 lugares para estacionamento lugares (5000 para residentes e 3100 para outros usos); Equipamentos: 2 jardins-de-infância – JI –, 1 escola básica com JI, 1 escola básica 1.2.3 com JI, 2 escolas básicas 2.3, um centro de saúde, um complexo desportivo, seis campos de ténis, três quintais desportivos, um pavilhão, duas piscinas cobertas, uma biblioteca para 9500 utentes e um pavilhão multiusos. Criação de espaços pedonais e de uma rede de ciclovias que aproveite a vista para o rio; edifícios com uma altura média de 8 andares e uma máxima de 35, onde a sua volumetria acompanhe a do terreno. Objectivo: nunca tapar a paisagem e aproveitar ao máximo a proximidade com a água; reduzir o uso do automóvel em 50%; contemplar o uso de transportes públicos; 45 mil visitantes por dia; ligação a Lisboa via metro; canal de ligação a alta velocidade com o centro de Almada; túnel rodoviário que fará a ligação com a Cova da Piedade; criação de uma identidade própria para o local, capaz de se articular com a realidade existente. Data de início das obras: não há; data de finalização das obras: 2025; **Agentes** – Santa Rita Arquitectos, WS Atkins e Richard Rogers Partnership.

Processo a Santana Lopes²⁴⁴. **Desenho** – Demolição integrada das habitações do Bairro Campo da Bola (1500 habitações correspondentes a 250 famílias). **Processo** – Queixa-crime apresentada em Junho de 2005 para se retroceder na ratificação do Plano de Pormenor para a zona. A proposta governamental foi assinada ao abrigo do programa Polis da Costa da Caparica. A contestação apoia-se na Portaria 77/78 que cedia o direito de superfície do bairro aos moradores (tendo inicialmente a Câmara de Almada solicitado essa cedência para depois passar esse direito aos moradores). **Agentes** – Câmara Municipal de Almada, Associação de Moradores do Bairro Campo da Bola, Governo, Procuradoria-Geral da República

²⁴³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 14 de Maio de 2005 intitulado «O futuro de Almada chama-se *Cidade da Água* e já tem data: 2025».

²⁴⁴ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 9 de Junho de 2005, intitulado «Moradores da Caparica processam Santana Lopes».

Urbanização da Margueira²⁴⁵. Desenho – O plano de urbanização tem 115 hectares de frente ribeirinha do concelho, que inclui os antigos estaleiros da Lisnave em Cacilhas, visando qualificar a área entre Cacilhas e a Cova da Piedade, com espaços de habitação, serviços, turismo, lazer e investigação. A proposta para a elaboração do estudo ambiental do plano de urbanização foi adjudicada por 2,4 milhões de euros. **Processo** – No dia 9 de Outubro de 2002 a Câmara Municipal de Almada adjudicou ao Consórcio Internacional WS Atkins a elaboração do plano de urbanização. A elaboração poderá avançar em 2003, depois de concluído o estudo prévio de caracterização ambiental e submetidos a consulta pública os cenários de ocupação possíveis dos terrenos. Desactivação dos estaleiros da Lisnave em 2000. Em 2001, chumbo das propostas urbanísticas da sociedade gestora do Fundo Margueira Capital para os terrenos dos estaleiros, conhecidas por Manhattan de Cacilhas e torre Biónica. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada; Consórcio Internacional WS Atkins.

Combate à especulação imobiliária²⁴⁶. Desenho – A Câmara Municipal de Almada vai isentar do pagamento de taxas os pedidos de alteração de uso para lojas e escritórios em fracções de edifícios localizados junto à linha do metro da Margem Sul, com o objectivo de combater a especulação imobiliária. Esta medida foi tomada pois detectou-se que havia casos de pessoas que compravam condomínios ao preço de uma habitação e depois vendiam para lojas e escritórios, a preços inflacionados. A medida tem também como ideia incentivar a fixação de comércio e serviços nas zonas por onde circulará o metropolitano. **Processo** – A medida de isenção foi apresentada no dia 22 de Março de 2005 pela presidente da Câmara Municipal de Almada. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada.

Plano para a Trafaria²⁴⁷. Desenho – Trafaria vai ser alvo de processo de requalificação que será uma espécie de “prolongamento” do programa Polis da Costa da Caparica. A Parque Expo elaborou os cenários possíveis de requalificação, num processo idêntico ao desenvolvido para a zona ribeirinha de Almada Nascente, que inclui os antigos estaleiros da Lisnave. Uma das orientações da fase de elaboração dos cenários será a vocação turística do território, que abrange uma área superior 100 hectares, sendo o grande desafio a compatibilização dos interesses económicos com a preservação da natureza. O diagnóstico para a área apresentou riscos e fragilidades, sendo o avanço do mar sobre a costa e os risco de galgamento um exemplo; no entanto, a construção mantém-se. A caracterização da zona de intervenção nos domínios ambiental, socioeconómico e urbanístico teve também por base medições e inquéritos à comunidade, que permitiu concluir que a empresa Silopor provoca grandes incómodos à população pela descarga dos navios de cereais nos silos. **Processo** – No dia 22 de Outubro de 2004 foi apresentado o resultado do diagnóstico coordenado pela Parque Expo.

²⁴⁵ De acordo com os artigos do jornal *Público* de 10 de Outubro de 2002 intitulado «Câmara de Almada adjudica urbanização da Margueira» e de 4 de Setembro de 2005 intitulado «Almada define regras para a Margueira».

²⁴⁶ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 24 de Março de 2005 intitulado «Câmara combate especulação imobiliária».

²⁴⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 24 Outubro de 2004, intitulado «Plano para requalificar Trafaria traça zonas de risco».

Agentes – Câmara Municipal de Almada, presidente da Junta de Freguesia da Trafaria, Parque EXPO, Silopor.

SEIXAL

Requalificação territorial e ambiental: zona da siderurgia nacional de Paio Pires²⁴⁸.

Desenho – Na área de 372 hectares da antiga Siderurgia Nacional, em Paio Pires, três grandes zonas: a sul, uma área de logística e comercial – na zona correspondente à 3ª fase do parque industrial do seixal (PIS III); no centro, três espaços de indústria pesada – aos dois actualmente presentes, adiciona-se a Companhia Siderúrgica Nacional brasileira; a norte, habitação e comércio com uma extensa frente ribeirinha. **Processo** – Em Outubro, no âmbito da revisão do PDM do Seixal, prevê-se estar pronto um estudo de reordenamento urbano e paisagístico para a zona da siderurgia nacional de Paio Pires, que visa o reordenamento territorial, a requalificação ambiental – com remoção de resíduos e descontaminação do solo – e a criação de novas infra-estruturas. Este projecto, já estimado em 65 milhões de euros, para ter viabilidade está dependente das acessibilidades a criar: a ligação ferroviária e rodoviária com o Barreiro; o novo terminal fluvial de carga; a articulação entre o corredor da EN10-2 com a rede rodoviária principal, nomeadamente a EN10 e a IC21 e IC23. Este projecto já tem 112 hectares cobertos por estudos ambientais aprovados. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal, Siderurgia Nacional Empresa de Serviços e Urbindústria (as duas últimas presididas por Hermínio Carreira).

Novas acessibilidades²⁴⁹. **Desenho** – Nó desnivelado na rotunda da Cruz de Pau e 2ª fase da variante à EN10 entre Corroios e Amora. **Agentes** – Câmara Municipal de Seixal.

Paio Pires / Reconversão da antiga Siderurgia Nacional²⁵⁰. **Desenho** – A Câmara Municipal do Seixal, a SNES e a Urbindústria iniciaram um estudo com vista ao reordenamento urbano e paisagístico da área da Siderurgia Nacional, em Paio Pires. O estudo surge no âmbito da revisão do Plano Director Municipal e desenvolve-se em três frentes: reordenamento territorial; requalificação ambiental, através da remoção de resíduos e da descontaminação do solo da área; criação de novas infra-estruturas e equipamentos. O estudo propõe a divisão da área da antiga Siderurgia Nacional em três grandes zonas: a sul, correspondente à terceira fase do Parque Industrial do Seixal, que se pretende transformar numa área de logística e comércio; ao centro, ocupada por dois espaços de indústria pesada aos quais se pretende adicionar um terceiro, a empresa brasileira Companhia Siderúrgica Nacional (CSN); a norte, uma área com uma extensa frente ribeirinha, que poderá ser preenchida com habitação e comércio. O sucesso do projecto depende de: acessibilidades; ligações ao Barreiro, prevendo-se ligações através da Estrada Regional 10 e do Metro Sul do Tejo; criação de um novo terminal fluvial de

²⁴⁸ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves e publicado no *Público* de 3 de Março de 2005 intitulado «Plano quer reconverter antiga siderurgia nacional».

²⁴⁹ Resulta da informação recolhida de uma informação da Câmara Municipal do Seixal publicada no jornal *Público* de 19 de Fevereiro de 2005.

²⁵⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 3 de Março de 2005 intitulado «Plano quer reconverter antiga Siderurgia Nacional».

carga, a jusante da travessia Seixal-Barreiro; articulação do corredor da Estrada Nacional 10-2 com a rede rodoviária principal, nomeadamente à EN10 e ao IC21 e IC23; requalificação ambiental, com verba que ascende aos 30 milhões de euros – 112 hectares possuem estudos de impacte ambiental aprovados. O Plano Operacional do Ambiente deverá assumir 75% das responsabilidades financeiras. **Processo** – Dia 2 de Março de 2005: início do estudo de reordenamento urbano e paisagístico da área da Siderurgia Nacional em Paio Pires. O projecto implica a reorganização de uma área de 372 hectares, com custo estimado de 65 milhões de euros, até 2012. O estudo deverá estar pronto em Outubro de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal, Siderurgia Nacional Empresa de Serviços (SNES), Urbindustria.

BARREIRO

Futura Cidade do Cinema²⁵¹. **Desenho** – Um dos maiores centros de produção de audiovisuais da Europa, com um investimento na ordem dos 100 milhões de euros, localizado em 20 hectares do parque empresarial da Quimiparque. Terá 12 estúdios, sala de teatro, auditórios, laboratórios e palcos, bem como *décors* adaptáveis a vários tipos de produções. Estarão ainda disponíveis ruas, largos e edifícios de época representativos de Portugal e do mundo. É um projecto que já se arrasta há mais de 10 anos e que se tiver luz verde poderá estar construído e a funcionar em 2008. Insere-se num projecto de construção mais vasto tendo em vista uma “Dream City” no espaço pós-industrial que acolheu durante anos as fábricas da CUF. A escolha do Barreiro fez-se pela existência da possibilidade de construção de um estúdio subaquático. **Processo** – Proposta de conversações, para a criação de uma cidade do cinema, pela CDMInteractive ao Governo português em Outubro de 2005. O promotor pede a cedência dos terrenos a custo zero. Estão a ter lugar negociações para o estabelecimento de uma parceria entre Carlos de Mattos, accionista da CDMI, e a Cinemate. Espera-se o parecer do Governo sobre o projecto. **Agentes** – CDMInteractive, Governo português, secretário de Estado da Indústria e da Inovação, Cinemate, Câmara do Barreiro, Ministério da Economia,

Vende-se estádio D. Manuel de Melo²⁵². **Desenho** – Com a venda dos terrenos do estádio D. Manuel de Melo (década de 50), o FC Barreirense pretende financiar a construção de um novo estádio no actual campo de treinos, assim como, posteriormente, construir um ginásio, um pavilhão para a prática de basquetebol e uma piscina, tudo orçado em 5 milhões de euros, metade dos quais destinados ao novo estádio e campo de formação. O Futebol Clube Barreirense pôs o terreno do seu estádio à venda, para ser construído um empreendimento urbanístico. Esta decisão surge após a Câmara Municipal do Barreiro ter aprovado para o terreno do Estádio D. Manuel de Melo um empreendimento urbanístico com 80 fogos e zonas de estacionamento, comércio e serviços. **Processo** – A decisão de vender o terreno do estádio

²⁵¹ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Cláudia Veloso publicados no jornal *Público* de 5 de Outubro de 2005 intitulado «Barreiro quer acolher futura Cidade do Cinema» e de 1 de Fevereiro de 2006 intitulado «Barreiro mantém interesse na Cidade do Cinema».

²⁵² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Daniel Rocha publicado no jornal *Público* de 22 de Abril de 2005 intitulado «Barreirense põe estádio à venda para urbanizar».

surgiu depois de a Câmara Municipal ter aprovado a viabilidade de construção no local de um empreendimento urbanístico com 80 fogos e zonas de estacionamento, comércio e serviços. Manuel Lopes, presidente do Futebol Clube Barreirense e Câmara Municipal do Barreiro. Declaração do presidente do Futebol Clube Barreirense no dia 21 de Abril de 2005, que os anúncios de venda dos terrenos do estádio já se prolongam desde à uma semana. Dia 3 de Maio de 2005 o presidente, em Assembleia-geral de sócios pretende apresentar as propostas até então recebidas. A decisão de venda do estádio surgiu sensivelmente a 21 de Março de 2005, um mês antes, aquando da aprovação de um empreendimento por parte do município. O FCB tem 4491 sócios, foi fundado em 1911, sendo o Estádio D. Manuel de Melo dos anos 50. **Agentes** – Manuel Lopes, presidente do Futebol Clube Barreirense (FCB); Câmara Municipal do Barreiro.

Proposta de ocupação para a área da Quimiparque²⁵³. **Desenho** – Via de ligação nascente-poente. Relação com o rio construída com habitação e serviços. Prolongamento das ruas do Barreiro para a área da Quimiparque. Área de actividades económicas entre a Fábrica do Amoníaco e o hipermercado. Esquadra de PSP numa zona de fronteira do recinto. O Museu Industrial inclui arquivos, a Casa-Museu Alfredo da Silva, o mausoléu onde se encontra o seu corpo e o Bairro Operário. **Processo** – Realização de um *master plan* em 2003 para uma área de 234 hectares ocupados pela Quimiparque. O plano de pormenor da zona 1, realizado na sequência desse *master plan*, será remetido ao município em 2005. Esta área confina com a zona antiga do Barreiro e é aquela por onde se pode fazer o acesso ao rio. Existe uma zona 2, de 66 hectares, cuja proposta de reparcelamento foi entregue à autarquia para aprovação (e já parcialmente ocupada por novas empresas). Recentemente foi concluído um loteamento composto de 50 parcelas, entre a Fábrica do Amoníaco e o hipermercado, destinado à instalação de actividades económicas. Os antecedentes da área remontam ao início do século XX, com as primeiras instalações da Companhia União Fabril, propriedade de Alfredo da Silva (1907). Em 1977 foi constituída a Quimigal, a que sucedeu a Quimiparque. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro, Quimiparque, Ministério das Finanças (que tutela a Quimiparque).

MOITA

Conclusão de realojamentos²⁵⁴. **Desenho** – Última fase do PER sendo atribuídos os últimos 11 alojamentos de um total de 160 que foram entregues a famílias do concelho da Moita. O custo total foi de 7 milhões de euros. **Processo** – Nesta última fase do Programa Especial de Realojamento (PER) não houve construção de alojamentos mas antes a sua compra à Caixa Geral de Depósitos, contrariamente ao que ocorreu em fases anteriores. O custo foi compartilhado em 40% pela Administração Central e o restante foi assegurado pela autarquia, que recorreu ao crédito bancário. As chaves foram entregues em Novembro de 2004. O

²⁵³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 16 de Dezembro de 2004 intitulado «Quimiparque vai abrir-se à cidade».

²⁵⁴ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 12 de Novembro de 2004, intitulado «Moita conclui realojamentos», e no jornal *Público* de 16 de Novembro de 2004, intitulado «Câmara da Moita entrega últimas chaves do PER».

problema do “mau alojamento” não está extinto porque o primeiro levantamento foi feito 11 anos antes e até 2004 foram surgindo novos focos de barracas (principalmente na Baixa da Banheira), para os quais a Câmara procurava financiamento ao abrigo do Programa de Requalificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa (Proqual). **Agentes** – Câmara Municipal da Moita, Caixa Geral de Depósitos, UE.

Atraso no Polis da Moita²⁵⁵. **Desenho** – O objectivo final do programa é dar uma nova imagem a parte da zona ribeirinha daquela localidade da Margem Sul. Da primeira fase consta o reperfilamento e repavimentação, quase com a construção de uma nova avenida Marginal, entre o lar da terceira idade e o Centro Náutico Moitense. Posteriormente irá iniciar-se o prolongamento da mesma artéria até próximo da escola EB 2/3 Fragata do Tejo, entroncando na estrada que une a sede do município à freguesia do Gaio-Rosário. A terceira fase abrange a construção de um novo edifício para a sede do Centro Náutico Moitense, assim como outros arranjos exteriores. A última parte da intervenção prevê a transformação de todo o terreno situado entre o edifício dos Paços do Concelho e a Avenida Marginal, mantendo-se as condições para que o espaço continue a acolher os pavilhões de exposição integrados nas Festas de Nossa Senhora da Boa Viagem. A requalificação da envolvente da Caldeira da Moita, abrange 179.916 metros quadrados, visando especialmente os espaços públicos, que serão dotados de imagem coesa ao nível de pavimentos, iluminação, mobiliário urbano, árvores e espaços verdes. No total serão investidos 5,9 milhões de euros, 37% dos quais por parte do município. **Processo** – As primeiras obras do programa Polis na vila da Moita iniciam-se em 2005, com cerca de um ano e meio de atraso, o que levará a um prolongamento da obra até aos primeiros meses de 2007. Primeira fase até Setembro de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal da Moita.

MONTIJO

Presidente de Câmara Municipal do Montijo condenada²⁵⁶. **Desenho** – Publicação de entrevista à presidente da autarquia e ao vereador, enunciando ainda “230 obras” realizadas no mandato, entre espaços verdes, parques infantis, acessibilidades, transportes e outros equipamentos públicos. Queixa apresentada pela oposição, que considerou que estava a ser usado dinheiro público em propaganda política, em vésperas de eleições autárquicas. **Processo** – A presidente da Câmara Municipal do Montijo foi no dia 7 de Junho de 2005 condenada ao pagamento de seis mil euros, o equivalente a 300 dias de multa, pelos crimes de violação do dever de imparcialidade e neutralidade e peculato de uso, devido a publicação de obras feitas em vésperas das eleições autárquicas de 2001, no jornal *Notícias do Montijo*. A autarca requereu recurso para a Relação de Évora, o que poderá arrastar-se até às eleições em Outubro de 2005. Em 2005 a autarca vai a votos pela terceira vez, sendo que em 2001 reforçou a maioria absoluta conquistada quatro anos antes. O encarte de 51 páginas foi

²⁵⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cristiana Vargas publicado no jornal *Diário de Notícias* de 26 de Setembro de 2004 intitulado «Polis da Moita arranca com atraso de seis meses».

²⁵⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 8 de Junho de 2005 intitulado «Maria Amélia Antunes condenada por violação do dever de imparcialidade na Câmara do Montijo».

publicado a 7 de Novembro de 2001 e custou aos cofres da Câmara 4.200 contos. A acusação foi deduzida pelo Ministério Público em Maio de 2002, mas o juiz do Tribunal Judicial do Montijo viria a mandar arquivar o processo em 2003. **Agentes** – Maria Amélia Antunes, (presidente da Câmara Municipal do Montijo).

SESIMBRA

Transferência de direitos de urbanização sobre as falésias do Meco para a Mata de Sesimbra²⁵⁷. **Desenho** – Revisão do acordo assinado pelo ex-ministro das Cidades Isaltino Morais que permitiu transferir direitos de urbanização sobre as falésias do Meco para a Mata de Sesimbra, aumentando o índice de construção previsto para esta área. **Processo** – Na década de 1970, uma empresa de capitais alemães viu aprovado tacitamente um empreendimento com mais de dois mil fogos sobre as falésias, em zona hoje considerada de risco. Depois de três décadas na barra dos tribunais, a empresa obteve o alvará de loteamento em 1999. Em 2001, o Ministério do Ambiente consegue anular o alvará, depois de comprar uma parcela de terreno no meio da área de intervenção. Em resposta, a empresa alemã accionou um tratado luso-germânico de protecção mútua de investimentos e ameaçaram com um pedido de indemnização. Este contencioso foi resolvido com um acordo promovido por Isaltino Morais, no qual os alemães cediam os direitos de construção a uma terceira empresa, a Pelicano-Investimento Imobiliário, o Governo transferia estes direitos para a Mata de Sesimbra e comprometia-se a ratificar um plano de pormenor que aumentaria o índice de construção prevista para aquela zona. O sucessor de Isaltino, Amílcar Theias levantou algumas dúvidas sobre a legalidade do acordo e enviou-o para a Procuradoria-geral da Republica. Nunes Correia, ministro do Ambiente, espera o resultado do estudo de impacte ambiental; caso seja negativo pára o projecto, caso contrário irá avançar. **Agentes** – Ex-ministro das Cidades, Isaltino Morais; ministro do Ambiente, Francisco Nunes Correia.

Pinhal do Atlântico²⁵⁸. **Desenho** – No Casal dos Cardosos, perto de Alfirim, numa área de 30 hectares situada em Rede Natura 2000 prevê-se um empreendimento turístico com 423 unidades de alojamento distribuídas por 120 apartamentos e 193 moradias, num total de 1758 camas. Mais um conjunto de piscinas, um restaurante com zona de bar para 180 pessoas, campo de jogos, campo de ténis, um parque infantil e um espaço comercial. **Processo** – A Quercus manifesta-se contra o empreendimento turístico, que recebeu parecer de Interesse Público, uma vez que pode estar implícita a legalização de um loteamento urbano em sítio de Rede Natura, exigindo assim uma reavaliação do projecto por forma a clarificar qual a componente de camas turísticas e de camas residenciais para primeira e segunda habitação, pelo que de acordo com a legislação portuguesa em vigor 50% podem ser não turísticas. A AFLOPS (responsável pela elaboração do Plano de Gestão Ambiental do empreendimento) e a Câmara Municipal de Sesimbra desdramatizam a posição da Quercus uma vez que o EIA não

²⁵⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ricardo Garcia publicado no jornal *Público* de 8 de Junho de 2005 intitulado «Governo mantém acordo de Isaltino sobre o Meco».

²⁵⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 25 de Maio de 2005 intitulado «Quercus questiona interesse público de resort em Sesimbra».

aponta danos significativos na Rede Natura. **Agentes** – Câmara Municipal de Sesimbra, Quercus, Associação de Produtores Florestais da Península de Setúbal (AFLOPS).

Mar da Califórnia em REN²⁵⁹. Processo – O engenheiro civil Luís Fernandes, representante de 57 condóminos que se consideram prejudicados pelo empreendimento de hotelaria e apartamentos Mar da Califórnia, contesta a legalidade deste empreendimento por estar a ocupar em 35 metros a área de um outro projecto, o Feriatur, que em tempos foi chumbado pelo ICN por se encontrar em terrenos REN, avançando com uma acção judicial junto do Tribunal Administrativo de Almada representados pelo advogado José Sá Fernandes. De acordo com um parecer da Direcção Regional do Ambiente de Lisboa e Vale do Tejo, o Mar da Califórnia encontra-se em área do Domínio Hídrico e em área de REN. Para o presidente do ICN, que considera inacreditável o licenciamento de um empreendimento como o Mar da Califórnia, a sua situação relativamente à REN não é clara e, por se encontrar inscrito no perímetro urbano de Sesimbra, seguiu para apreciação junto da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. **Desenho** - Para a Inspeção-geral da Administração do Território há fundadas dúvidas sobre a conformidade do Mar da Califórnia com o estatuído no PDM de Sesimbra, estando à espera de um despacho do secretário de Estado da Administração Local para tirar conclusões. A posição da Câmara revê-se na mais-valia para a vila do bloco junto à praia, estando para eles este localizado fora da REN e do Domínio Público Marítimo. O Mar da Califórnia começou a ser construído em 2001 e encontra-se actualmente quase terminado. **Agentes** – Câmara Municipal de Sesimbra, Direcção Regional do Ambiente de Lisboa e Vale do Tejo, Inspeção Geral da Administração do Território, Instituto da Conservação da Natureza e 57 condóminos queixosos representados pelo advogado José Sá Fernandes.

SETÚBAL

Polis²⁶⁰. Desenho – Construção de anfiteatro ao ar livre para 2500 espectadores, semi-enterrado, com armazéns e camarins na parte inferior, com as bancadas a acompanhar o desnível do terreno e com 70 lugares de estacionamento previstos. Parque Urbano de Albarquel, com pequeno campo de jogos com bancada virada para o rio, casas de restauração, caminhos pedestres, rampa para embarcações não motorizadas e, sobretudo, vegetação. Requalificar a Av. Luísa Todi. **Processo** – Com um investimento de 4,3 milhões para construção de anfiteatro, 3,5 milhões para construção de Parque Urbano de Albarquel e 15 milhões de euros para requalificação da Av. Luísa Todi, as obras têm de estar concluídas até Dezembro de 2007, sob pena de Setúbal perder os fundos comunitários afectos ao programa Polis. **Agentes** – Sociedade de Setúbal Polis.

²⁵⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Francisco Neves publicado no jornal *Público* de 26 de Fevereiro de 2005 intitulado «Grande empreendimento sobre a praia de Sesimbra investigado pela IGAT».

²⁶⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 9 de Junho de 2005 intitulado «Setúbal Polis acabará obras até 2007».

Novo parque de campismo²⁶¹. **Desenho** – Desmantelamento do parque de campismo municipal Toca do Pai Lopes, que será substituído por um parque verde urbano. O novo parque ficará situado no centro de educação ambiental do Alambre, no Parque Natural da Arrábida, a 20 km da cidade; ou, em alternativa, os campistas poderão ser transferidos para o parque de campismo da Gâmbia, a 10 km de Setúbal. **Processo** – A CMS vai solicitar ao ICN a construção de um novo parque de campismo municipal no centro de educação ambiental do Alambre. Parque de campismo Toca do Pai Lopes foi desmantelado em Janeiro de 2003 na sequência das obras afectas ao Polis. A falta de alternativas tem suscitado a contestação dos utentes do parque em questão. Os bombeiros já haviam detectado problemas de segurança numa inspecção feita em Maio de 2002, mas estes não eram determinantes para o encerramento do parque; todavia, reparar as falhas, a poucos meses do início das obras, implicaria um custo que não faria sentido. As obras do parque verde urbano deveriam começar no segundo semestre de 2003. **Agentes** – Câmara Municipal de Setúbal (CMS), Instituto de Conservação da Natureza (ICN), Bombeiros de Setúbal, utentes do parque de campismo Toca do Pai Lopes.

Vale da Rosa^{262,263}. **Desenho** – Plano de Pormenor do Vale da Rosa, que prevê o corte de uma área de sobreiros para a construção da urbanização Nova Setúbal. Empreendimento urbanístico de 6 mil fogos previsto para a zona oriental da cidade de Setúbal, contemplando a construção de um novo estádio municipal e de vários equipamentos e zonas comerciais. **Processo** – A Nova Setúbal resultou de um acordo tripartido entre a Pluripar, a Câmara, e o Vitória Futebol Clube. O Tribunal de Contas (TC) levantou algumas dúvidas quanto à legalidade de um protocolo assinado entre a autarquia e o promotor para a construção do estádio e em 2003 o TC considerou que o acordo estava “ferido de ilegalidades”. O Plano foi reprovado pelo ministro do Ambiente e necessitará de ser aprovado pelo Conselho de Ministros, depois de serem feitas as alterações pedidas pelo Ministério do Ambiente. A alteração prende-se com o facto de se ter de prever uma área destinada a novas plantações de sobreiros não inferior a 125% da área que irá ser cortada. A Quercus não aceita este corte e tenciona fazer tudo ao seu alcance para travar este processo considerando que deve ser anulada a declaração de utilidade pública atribuída ao terreno em Dezembro de 2001. No dia 20 de Junho de 2005 o candidato pelo BE afirma que se o Plano de Pormenor da Nova Setúbal avançar a Quercus avança com uma providência cautelar contra o projecto, uma vez que a declaração de “imprescindível utilidade pública” não se aplica neste projecto; o local onde os cerca de 700, dos 1200, sobreiros propostos a abate serão para loteamento e não para um novo estádio (como estava referido), logo “trata-se de um processo de loteamento urbano como outro

²⁶¹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Miguel Monteiro Marques publicado no jornal *Público* de 11 de Novembro de 2002, intitulado «Alambre pode ser novo destino do campismo de Setúbal».

²⁶² Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por: Cláudia Veloso, publicado no jornal *Público* de 11 de Janeiro de 2006, intitulado «Setúbal promete rever Plano de Pormenor do Vale da Rosa»; Isaltina Padrão publicado no jornal *Diário de Notícias* de 12 de Janeiro de 2006, intitulado «Quinze dias para salvar projecto Vale da Rosa»; e Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 20 de Janeiro de 2006, intitulado «Setúbal acusa Governo de “perfeccionismo” no caso Vale da Rosa».

²⁶³ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 21 de Junho de 2005 intitulado «Quercus ameaça recorrer a tribunal contra Nova Setúbal».

qualquer”. A Quercus afirma que este projecto já foi pronunciado desfavorável, pelo Tribunal de Contas, por duas vezes, contudo a autarquia considerou o parecer não vinculativo, logo a Quercus remeteu uma queixa à Procuradoria-geral da República. Outro motivo de contestação é a valorização dos terrenos industriais em urbanizáveis, o que levou a abertura de uma investigação por parte da Polícia Judiciária de Setúbal. **Agentes** – Câmara Municipal de Setúbal, Ministério do Ambiente, Ministério da Agricultura, Quercus, Comissão Técnica de Acompanhamento do Plano de Pormenor, Grupo de Cidadãos de Setúbal, João Bárbara (BE), Câmara Municipal de Setúbal, Sociedade do Vitória Futebol Clube e Pluripar.

Inauguração da Praça José Afonso (Polis)²⁶⁴. **Desenho** – O coordenador do projecto classifica a nova Praça José Afonso como “cosmopolita mas com os traços típicos de Setúbal”, “mais um passo para devolver a zona ribeirinha à cidade”. A praça José Afonso tem 3 hectares de intervenção, onde se destacam 170 árvores e o anfiteatro ao ar livre com capacidade para 2500 espectadores. O aspecto do antigo terreiro foi mantido. O anfiteatro inclui um arco cénico semelhante a um pórtico, que inclui um edifício semi-enterrado destinado a instalações sanitárias, camarins, armazém e espaços de apoio ao palco. **Processo** – Setúbal inaugurou a primeira obra do programa Polis. A renovada Praça José Afonso marca assim a face visível de um projecto que conheceu sucessivos atrasos. Apesar da demora do arranque das obras, o coordenador António Pinto Leite garante que “tudo estará concluído em Dezembro de 2007”. Falta apenas uma expropriação para o arranque da segunda fase do Polis, o Parque Verde Urbano de Albarquel. O terceiro projecto envolvido no programa Polis é o da requalificação da Avenida Luísa Todi. O concurso já foi lançado e encontra-se em fase de análise de propostas, a obra deverá iniciar-se em Janeiro. O programa Polis deveria ser concluído em Março de 2006, mas em Janeiro de 2005 ainda não tinha arrancado. Carlos Sousa recorda que o Polis “É um projecto complexo que envolve terrenos na área de jurisdição dos Porto de Setúbal e de Sesimbra (APSS), em vez de terrenos públicos municipais”. **Agentes** – Programa Polis; Câmara Municipal de Setúbal.

PALMELA

Nova biblioteca²⁶⁵. **Desenho** – A nova biblioteca central de Palmela, ocupa uma área total de construção superior a dois mil metros quadrados, distribuídos por dois pisos, tendo um fundo inicial de 14 mil obras e a capacidade para receber 35 mil. O edifício resulta de uma remodelação de duas construções pré-existentes. A biblioteca tem 12 áreas funcionais que incluem um Serviço de Informação à Comunidade, um espaço de leitura de jornais, sectores infanto-juvenil e juvenil-adulto, sector audiovisual, sala polivalente com 180 metros quadrados, galeria de exposições temporárias e cafetaria. **Processo** – Em 1999 foi inaugurada a Biblioteca Municipal do Pinhal Novo. Em 1997 o Pólo da Marateca. Em 2000 entrou em funcionamento o Pólo do Poceirão. Em 2001 a Biblioteca Municipal da Quinta do Anjo. Inauguração no dia 16 de

²⁶⁴ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Carla Oliveira Esteves publicado no site: www.setubalnarede.pt de 15 de Novembro de 2005 intitulado «Setúbal inaugura primeira fase do Polis».

²⁶⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 16 de Março de 2005 intitulado «Câmara de Palmela inaugura hoje uma nova biblioteca na sede do concelho».

Março de 2005 da uma nova unidade no centro da vila, que completa a rede municipal de bibliotecas públicas (a quinta a ser criada no concelho), que representa um investimento de 2.250 milhões de euros, co-financiado pelo Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro. **Agentes** – Câmara municipal de Palmela; Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro.

Consulta pública de plano de pormenor²⁶⁶. **Desenho** – Discussão pública da Proposta de Plano de Pormenor de Aires. **Processo** – A proposta do PP de Aires encontra-se disponível para consulta de 9 de Fevereiro a 10 de Março de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

AS GRANDES PROMOÇÕES IMOBILIÁRIAS

MUNICÍPIOS DA AML

Carro e qualidade de Vida²⁶⁷. **Desenho** – Valorizar a diversidade própria da urbe: combate às pendularidades. Repovoamento do centro das cidades: controlo da especulação imobiliária. Evitar empreendimentos imobiliários em zonas com escassa acessibilidade: autoridades a decidirem a forma de expansão das cidades. **Processo** – Criar cidades de proximidade e de diversidade onde habitação, comércio, serviço e lazer convivam juntos nos diferentes bairros. Na Área Metropolitana de Lisboa os transportes utilizados pelos residentes no âmbito das respectivas deslocações são: 39% automóvel ligeiro como condutor, 5% automóvel ligeiro como passageiro, 22% autocarro, 10% comboio, 3% eléctrico ou metropolitano, 2% transporte colectivo da empresa ou escola, 1% motociclo ou bicicleta, 2% outro e 16% a pé. **Agentes** – Nunes da Silva, do Centro de Estudos Urbanos e Regionais do Instituto Superior Técnico; João Seixas, da Universidade Autónoma de Barcelona; e Jorge Gaspar, geógrafo.

Ministro da Economia, Manuel Pinho; Valorização de projectos turísticos ligados ao ordenamento do território²⁶⁸. **Desenho** – Focado a importância do papel do Estado intervencionista ou regulador. Uma das principais preocupações foi a questão do ambiente e do ordenamento do território, considerando-se que uma política nacional do turismo tem de considerar, para além dos aspectos directamente ligados à actividade, uma ligação forte com o ambiente e com o ordenamento do território. A ligação ao território como factor de requalificação deverá ainda despertar nos agentes turísticos, sobretudo os privados, vontade em inovar e tirar proveitos de todas as mais-valias possíveis. Intuito em identificar áreas com vocação turística que mereçam um plano especial de intervenção, mas sempre integrado na legislação em vigor, como a Lei de Bases do Ordenamento do Território, por exemplo. Comunicação de que os apoios pelo seguinte Quadro Comunitário de Apoio deverão ser

²⁶⁶ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Palmela publicado no *Diário de Notícias* de 6 de Fevereiro de 2005.

²⁶⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Henriques publicado no jornal *Público* de 4 de Fevereiro de 2005 intitulado «Dar alma aos subúrbios e domar a praga automóvel».

²⁶⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luísa Pinto publicado no jornal *Público* de 25 de Abril de 2005 intitulado «Congresso Nacional de Hotelaria e Turismo – Governo valoriza projectos turísticos ligados ao ordenamento do território».

canalizados para o investimento em produtos de maior valor acrescentado, ou seja para a dinamização de empreendimentos de natureza estruturante e que contribuam para a inovação, a fixação mais longa do turista, o impacto em zonas fora do perímetro urbano e que sejam complementares com outros sectores, como a saúde e o bem-estar, a cultura, o património e o desporto. Pretende-se uma desburocratização dos serviços centrais, estimulando os projectos de valor acrescentado, ao nível ambiental e do ordenamento do território, assim como desincentivando definitivamente outros, para que no futuro haja um contributo válido para a economia. Aprovou-se ainda a decisão de articular os investimentos turísticos, apostando-se numa estratégia nacional para o Turismo, suportada num ordenamento rigoroso do território.

Processo – Realização do XIX Congresso Nacional de Hotelaria e Turismo que decorreu no Porto na semana de 18 a 24 de Abril de 2005, organizado pela Associação dos Hotéis de Portugal. **Agentes** – Luís Correia da Silva, ex-secretário de Estado do Turismo (SET); Associação de Hotéis de Portugal; Bernardo Trindade, secretário de Estado do Turismo.

Investimento na AML²⁶⁹. **Desenho** – O Grupo Espírito Santo está a desenvolver novas unidades de saúde: a Residência Medicalizada em Loures, junto à Expo; o Centro Ambulatório de Oeiras, próximo do Parque dos Poetas e o Complexo Integrado de Saúde de Lisboa, junto ao Centro Comercial Colombo. Estes projectos surgem inseridos na estratégia do grupo, que pretende se um operador de referência no mercado português da prestação de cuidados de saúde, privilegiando a criação de uma rede integrada que incorpora unidades hospitalares, clínicas ambulatoriais e residências medicalizadas. Outra das apostas do grupo são os condomínios residenciais seniores, isto é, residências vocacionadas para o apoio à terceira idade, nomeadamente na prestação de serviços. As prioridades do grupo residem no estabelecimento de parcerias com o sector público e instituições não lucrativas, nomeadamente para a concepção, construção e gasto dos hospitais. Actualmente o grupo tem em funcionamento três unidades hospitalares – o Hospital da Arrábida em Vila Nova de Gaia, a Cliria – hospital privado em Aveiro e o Hospital da Misericórdia de Évora. Na área das Clínicas Ambulatoriais tem a Cliria – Centro Médico de Águeda. Na área dos condomínios residenciais para a terceira idade, está a funcionar o Clube de Repouso Casa dos Leões, em Carnaxide.

Processo – Até 2006 o Grupo Espírito Santo vai investir 150 milhões de euros em projectos na área de Lisboa ligados à saúde. Entre o final de 2005 e o primeiro trimestre de 2006 entraram em funcionamento as novas unidades de desenvolvimento. Em 2003 foi celebrada uma *joint-venture* entre o Espírito Santo Saúde e a Asklepios Kliniken, GMBh, tendo por objectivo a inserção em Portugal de um dos principais *players* do mercado europeu de prestação de cuidados de saúde. Desde Julho de 2004 encontra-se a funcionar a Cliria – Centro Médico de Águeda. **Agentes** – Grupo Espírito Santo Saúde, BPI, Grupo Mello, Caixa Geral de Depósitos, Santa Casa da Misericórdia do Porto.

SINTRA

²⁶⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Helena Santareno publicado no jornal *Diário de Notícias* – suplemento *Negócios* de 22 de Novembro de 2004 intitulado «GES investe 150 milhões na saúde».

Megaprojecto no litoral de Sintra²⁷⁰. **Desenho** – O Ministério do Turismo considera que o empreendimento situado na zona do Pego cumpre critérios de qualidade e serve a promoção da sustentabilidade dos valores naturais, paisagísticos e culturais. Este prevê ainda um investimento de 54 milhões de euros e a criação de 400 postos de trabalho. Indeferimento por parte do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território de um megaprojecto turístico previsto para a zona do Pego, no litoral de Sintra. O empreendimento projectado para a zona entre Almoçageme e a Praia Grande é considerado pelo presidente da Câmara Municipal de Sintra e pelo ministro do Turismo como “estruturante”. O carácter de “estruturante” surge de uma exigência de um artigo de excepção do Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra-Cascais (PNSC – artigo 43º) segundo o qual só os empreendimentos que obtenham esta declaração poderão ser apreciados com base nas regras anteriores. Dos 30 promotores notificados que poderiam ser abrangidos pelo regime de excepção, só 11 o requereram e só o empreendimento no Pego foi aceite. O empreendimento numa área de 50 hectares, entre o mar e a estrada do Rodízio, pretende construir um hotel de cinco estrelas com 400 camas, um aparthotel com 900 camas e um aldeamento de 40 moradias, assim como campos de golfe e ténis e piscinas. A DGT verificou que o regime transitório não é aplicável na área do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra-Sado, que protege cerca de 37 hectares da propriedade da sociedade Cabo da Roca. Apesar da inviabilização pela DGT, esta considera ser possível construir um hotel de três pisos e 400 camas, um aparthotel de três pisos com 372 camas e um aldeamento com 75 moradias de dois pisos. Ocorre assim uma baixa do número de camas, das 1400 divulgadas pelo ministério para 1054 camas; o campo de golfe, por se situar em área de POOC foi substituído por um centro de talassoterapia e um spa, com um restaurante turístico. **Processo** – No dia 30 de Novembro de 2004 anúncio oficial do chumbo do megaprojecto no litoral de Sintra, por parte do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território. Em 28 de Outubro de 2004, o ministro do Turismo informou em comunicado ter sido declarado o carácter de estruturante para o projecto da sociedade Urbanização e Desenvolvimento do Terrenos Cabo da Roca, na freguesia de Colares. No dia 30 de Novembro de 2004, o partido ecologista “Os Verdes” criticou o regime transitório do plano de ordenamento. **Agentes** – Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território; presidente da Câmara Municipal de Sintra, Fernando Seara; ministro do Turismo, Telmo Correia; Partido ecologista “Os Verdes”; Direcção-Geral de Turismo – DGT.

LOURES E LISBOA

O Parque das Nações sentido como factor de exclusão por parte dos seus residentes²⁷¹.

Processo – Os apartamentos no Parque das Nações são mais elevados que nos três outros bairros da cidade estudados (Santa Catarina, Alvalade e Benfica). Reduzidas relações de vizinhança, transportes públicos e equipamentos escassos, fazem com que a equipa

²⁷⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 1 de Dezembro de 2004 intitulado «Ambiente recusa megaprojecto no litoral de Sintra» e do artigo publicado no jornal *Público* de 30 de Outubro de 2004 intitulado «Turismo quer mais 1400 camas em Sintra».

²⁷¹ De acordo com artigo de Ana Henriques para o jornal *Público* de 23 de Setembro de 2004 intitulado «Retrato de Lisboa do Século XXI está pronto».

encarregue pela Câmara de Lisboa deste estudo considere o risco de situações de desqualificação e de exclusão sociais para os moradores, explicados pela perda das várias dimensões da vida urbana, da diversidade que a cidade propõe, resultantes do isolamento social e simbólico. **Desenho** - O Office Park previsto para o Parque das Nações inclui oito edifícios com nove pisos e um edifício de 18 pisos no meio de um espaço verde. Inclui 4000 lugares de estacionamento, 133 mil metros quadrados de caves e duas galerias comerciais com 2600 metros quadrados ao longo da Alameda dos Oceanos. As novas acessibilidades previstas para o Parque das Nações (entenda-se o reforço da acessibilidade e da Gare do Oriente como nó) não contribuem na mesma medida para gerar lugares no Parque das Nações. **Agentes** – Os agentes envolvidos neste empreendimento são Office Park Expo – Fundo de Investimento Imobiliário Fechado, que resulta da associação de quatro entidades institucionais, o Fundo de Pensões do Banco de Portugal, o Fundo de Pensões da Caixa Geral de Depósitos, o Instituto de Capitalização da Segurança Social e a Fundação Calouste Gulbenkian²⁷². De acordo com a consultora Jones Lang La Salle²⁷³ a absorção pelo mercado de escritórios durante o primeiro semestre de 2004 deveu-se sobretudo à transferência das instalações da RTP (16 mil metros quadrados) e da Direcção Geral de Finanças (12 mil metros quadrados). O Parque das Nações e os arredores da cidade de Lisboa foram responsáveis pela absorção de 43 mil metros quadrados de espaços de escritórios.

Parque das Nações²⁷⁴. **Desenho** – A Câmara Municipal de Lisboa irá pagar durante 20 anos este investimento, em 36 prestações semestrais, a iniciar em 2007, após um período de carência de dois anos. O montante em dívida poderá ser pago com a devolução da Taxa Municipal pela Realização de Infra-estruturas Urbanísticas (TRIUI) de todos os projectos licenciados durante o período em que vigoraram poderes excepcionais da Parque Expo (31 de Dezembro de 1999). A proposta a aprovar pela Câmara prevê ainda a possibilidade de pagamento em espécie, através da entrega de direitos no poder do município ou de doação de terrenos para construção. No caso de Loures o processo encontra-se numa fase mais atrasada de desenvolvimento uma vez que o município considera muito avultado o valor em causa (35 milhões de euros) estando em discussão a possibilidade de cedência de terrenos na zona norte do concelho. **Processo** – Acordo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Parque Expo para a transferência da gestão urbana do Parque das Nações, mediante o pagamento de 115 milhões de euros, até ao ano de 2024. O modelo inicial de transferência para a responsabilidade das Câmaras Municipais de Loures e de Lisboa logo após o encerramento em 1998 da exposição universal não ocorreu. O valor agora acordado com Lisboa (155 milhões de euros) diz respeito a custos de gestão urbana (32,2 milhões de euros), transmissão de bens e infra-estruturas realizados pela Parque Expo (85,7 milhões de euros), construção de acessibilidades à zona

²⁷² De acordo com artigo para a publicação *Jornal do Imobiliário* de Outubro de 2004 intitulado «Office Park Expo abre em 2006».

²⁷³ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 28 de Outubro de 2004 intitulado «Área de escritórios em Lisboa cresceu 70 por cento no 1º semestre».

²⁷⁴ De acordo com artigo da autoria de Fernanda Ribeiro para o jornal *Público* de 4 de Janeiro de 2005 intitulado «Câmara de Lisboa acerta contas com Parque Expo» e notícia do *Mercado Imobiliário* de 12 de Fevereiro de 2005 intitulada «Câmara de Lisboa assume gestão do Parque das Nações».

(18,3 milhões de euros) e expropriações relativas à construção de arruamentos e da Gare Intermodal de Lisboa (18,7 milhões de euros). **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa, Parque Expo, Câmara Municipal de Loures.

VILA FRANCA DE XIRA

Vila Franca de Xira²⁷⁵. **Desenho** – Nova Vila Franca é um empreendimento em fase de aprovação para um dos municípios da AML. A localização periférica do município de Vila Franca de Xira, onde se localiza, tem vindo a ser compensada pela crescente melhoria das acessibilidades que a linha ferroviária do norte e IP1 têm proporcionado. O empreendimento Nova Vila Franca situa-se a norte da actual cidade de Vila Franca de Xira preenchendo a área ribeirinha, que por sua vez confina com a Ponte Marechal Carmona. O plano de pormenor inicial previa grandes equipamentos, indústria, habitação e armazenagem. Posteriormente a ocupação foi reduzida a equipamentos e habitação. A separação entre zona ecologicamente sensível e restante área gerou uma segregação entre usos uma vez que no leito de cheia a que corresponde este corredor ecológico só serão admitidas estruturas construídas ligeiras. O espaço é entendido como uma nova centralidade da cidade de Vila Franca de Xira. A zona ecologicamente sensível integrará um parque urbano com 26 ha (cerca de 870 metros de frente ribeirinha por uma média de 300 metros de profundidade de faixa sensível) e a construção da sede da União Desportiva Vila-franquense. A restante área incluirá a construção de uma grande praça central, onde se localizarão diversos equipamentos: tribunal, escolas e equipamento para a infância. O acordo firmado em Junho permite a edificação de um máximo de 1966 fogos; **Processo** – Os instrumentos de planeamento para a área prevêm cerca de 4000 fogos (PDM) e um plano de pormenor posterior, resultante de um protocolo entre a Câmara e os proprietários, avançava para a possibilidade de atingir os 4500 fogos. A Câmara iniciou um processo em 1994 em que aceitava a criação da carga inicial de 4000 fogos, grandes equipamentos, indústria e armazenagem; posteriormente recuou no programa (indústria e armazenagem) por ser inadequado e ampliou a possibilidade de habitação para até 4500 fogos. Em 2001, o PROTAML define parte da área como corredor ecológico; a Câmara reformula o plano de pormenor reduzindo para quase 3700 fogos e libertando a zona destinada a corredor ecológico pelo PROTAML. O projecto é contestado pelo Bloco de Esquerda pela desnecessidade de mais fogos, dada a existência de fogos devolutos no centro da cidade. **Agentes** – O Instituto da Água começa por recusar liminarmente qualquer ocupação e posteriormente considerou possível a ocupação de uma faixa recuada em relação ao leito de cheia (entre a linha de caminho de ferro e a estrada de acesso aos avieiros). A Câmara parece invocar as restrições do PDM (admitir volumetrias máximas de 5 pisos) ao passo que a CCDRLVT diz preferir admitir volumetrias que não cumpram o PDM a este respeito mas que salvaguardem a estrutura imposta pelo PROTAML, concentrando a ocupação. Existe neste

²⁷⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa para o jornal *Público* de 2 de Abril de 2005 intitulado «Nova Vila Franca pode ter metade dos fogos previstos» e de artigo escrito por J. T. para o jornal *Público* de 13 de Junho de 2005 intitulado «Bloco de Esquerda contra projecto da Nova Vila Franca».

momento um acordo de princípio assinado entre a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e a empresa Cais de Povos do grupo Obriverca.

Alverca Park²⁷⁶. Desenho – Com um investimento de várias dezenas de milhares de euros, o Alverca Park integra as valências de escritórios, armazéns e *show rooms*, num espaço de 125.000 metros quadrados, que inclui um parque de estacionamento para cerca de 900 veículos ligeiros e 95 veículos pesados. O Alverca Park tem acesso facilitado à Auto-estrada do Norte e do Sul, à CREL, ao aeroporto e ao Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL).

Processo – Lançamento oficial do empreendimento a 11 de Novembro de 2004. **Agentes** – BPN Imofundos, sociedade gestora de fundos de investimento imobiliário do Grupo Banco Português de Negócios.

CASCAIS

Revisão do PDM^{277, 278, 279}. Desenho – Revisão do PDM. O novo PDM terá critérios mais restritivos à construção: pretende redistribuir equipamentos, fomentar a concentração de empresas de serviços no concelho. **Processo** – O PDM de Cascais entrou em vigor em 1997 para um período de vigência de 10 anos. O processo de revisão foi aberto em 2000 na sucessão de uma vaga de protestos contra a excessiva construção permitida pelo PDM em questão. Nesse ano foram consultados os munícipes até ao mês de Outubro. No Verão de 2004 foi divulgado um relatório sobre a revisão. Desde 2003 o PDM encontra-se suspenso na maior parte das áreas do concelho estando em vigor, em sua substituição, medidas preventivas que impedem sobretudo a aprovação de novas grandes urbanizações. Estas medidas tinham um prazo de vigência de dois anos mas, devido à falta de uma data definitiva quanto à conclusão do projecto, pensava-se na sua prorrogação. Previa-se a conclusão da proposta de revisão do Plano Director Municipal para o fim do mês de Novembro de 2004. Manutenção das Medidas Preventivas por mais um ano. A Assembleia Municipal aprovou Medidas Preventivas em Junho de 2000 para conter a construção. O Partido Socialista, que iniciou a revisão pela construção desenfreada que o anterior PDM permitia, considera desnecessária a existência de medidas preventivas porque o executivo é livre de reprovar os projectos que entender. A proposta vai seguir para parecer da administração central. Definição rigorosa do espaço urbano consolidado com índices de construção em acentuada baixa, volumetria contida, densidade de implementação muito atenuada e tipo de uso restringido: na prática há uma redução do solo urbano de 4,4%, uma redução de 25% de área potencial para a construção de habitação em solo urbano consolidado, os índices passaram de 1,5 e 0,4 para o espaço urbano de alta densidade e baixa densidade para 0,6 e 0,25, respectivamente, e a densidade habitacional passou de 75 fogos por hectare para 45. A revisão do PDM prevê ainda a identificação

²⁷⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ana Santos Gomes publicado no jornal *Imobiliário* de Novembro de 20054 intitulado «BPN Imofundos promove Alverca Park».

²⁷⁷ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Clara Viana publicado no jornal *Público* de 13 de Novembro de 2004, intitulado «Revisão do PDM de Cascais a caminho do fim».

²⁷⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Rita Carvalho para o jornal *Diário de Notícias* de 23 de Novembro de 2004 intitulado «Novo PDM terá menos construção».

²⁷⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 10 de Fevereiro de 2005 intitulado «Novo PDM de Cascais prevê menores índices de construção».

exaustiva do património arquitectónico do concelho, bem como dos parques e dos jardins e quintas históricas, de modo a protegê-los de demolições precipitadas e usos inconvenientes. Outras medidas avançadas: correcção e delimitação da RAN e da REN; actualização da carta de infra-estruturas viárias; revisão da delimitação das Áreas Urbanas de Génese Ilegal; redefinição das Unidades Operativas de Planeamento; realocização das unidades industriais; actualização da Carta Arqueológica; lançamento de incentivos à renovação de edifícios com valor patrimonial e de núcleos urbanos degradados; e criação de incentivos para Habitação a Custos Controlados. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Governo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional.

Violação do PDM, por parte de condomínio²⁸⁰. Desenho – Conclusão por parte do IGAT que um condomínio em Murches, Cascais, violou as regras do Plano Director Municipal (PDM). O núcleo original de vivendas da povoação tem sido progressivamente envolvido por modernos condomínios. Na rua Marquês de Pombal, próximo do largo da igreja, uma moradia de rés-do-chão e primeiro andar, dos anos 60, foi substituída por um condomínio de seis fogos e estacionamento no subsolo. O alvará autorizou para os 1640 m² do terreno, a área total de construção de 1362 m², dos quais 803 m² acima do solo – em dois pisos, seis fogos e dois blocos e 559 m² no piso subterrâneo. A pedido do proprietário vizinho, foi investigada a demolição da vivenda pelo IGAT, o qual refere que o condomínio se insere “maioritariamente, em espaço urbano histórico divergindo das características morfológicas dominantes das tipologias do quarteirão, no qual se implantam moradias isoladas e unifamiliares de um só piso”. Além da violação do PDM relativamente à criação de um terceiro piso, através do aproveitamento de mansardas, o proprietário vizinho refere ainda que não foram respeitados os afastamentos legais à sua propriedade. Comprovou-se que a dimensão norte-sul de cada um dos dois edifícios era superior, em 1,25 metros, em relação ao aprovado, traduzindo-se num aumento total de cerca de 30 m², o que faz aumentar o índice máximo de construção da zona. Proposta de embargo e demolição por parte do topógrafo municipal que fizera as medições indeferida, baseando-se na informação do livro de obra, e no autor da vistoria, que considerou que a “olho nu” eram imperceptíveis as alterações. Parte do terreno encontra-se na categoria de espaço urbano histórico, segundo o PDM de Cascais; no entanto, o inspector que realizou o inquérito considera que a edificação se localiza em espaço urbano de baixa densidade. Segundo este, a densidade habitacional é respeitada assim como as normas de afastamento, alertando para a recomendação do PDM em elaborar um plano de pormenor, pois estabelecem-se formas distintas de habitar que não se reconhecem nas soluções tradicionais conhecidas, facto que não aconteceu. O inspector conclui que a construção não tem as características dominantes da malha urbana envolvente do quarteirão onde se insere – moradias unifamiliares e bifamiliares. Não foram propostas sanções. O inspector solicitou informações à autarquia sobre a formalização da cedência ao município de 126 m² para arruamentos e sobre a cobrança da taxa de demolição da vivenda, ainda em dívida. **Processo**

²⁸⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 28 de Março de 2005 intitulado «Condomínio violou PDM de Cascais».

– O alvará foi emitido em 2000, que autorizou uma área total de construção de 1362 m². Em Maio de 2001, o proprietário vizinho pediu ao IGAT para investigar a demolição da vivenda dos anos 60 e o licenciamento da obra nova, e participou o caso ao Ministério Público junto do Tribunal Administrativo. Perante as denúncias, os serviços camarários detectaram em finais de 2001 o aproveitamento ilegal de uma área ao nível das mansardas, propondo embargo parcial. Em Julho de 2002 o promotor logrou obter um deferimento da licença de utilização dado pelo vereador do Urbanismo, Carlos Reis. O relatório do IGAT foi homologado em Janeiro de 2004 pelo secretário de Estado da Administração Local. **Agentes** – Inspecção-Geral da Administração do Território (IGAT); António Guedes de Sousa, proprietário de moradia vizinha; Câmara Municipal de Cascais; Ministério Público Tribunal Administrativo e Fiscal de Sintra; inspector-geral Raul Melo Santos.

OEIRAS

Abaixo-assinado de moradores, contra as licenças de construção²⁸¹. **Desenho** – O grupo de munícipes de Oeiras entregou ao presidente da assembleia municipal um documento com mais de 1000 assinaturas pedindo a anulação das licenças de construção de um empreendimento junto a uma zona reservada à expansão do Parque dos Poetas, na fronteira entre a sede do concelho e Paço de Arcos. O empreendimento Edifícios do Parque, compreendendo um conjunto de prédios de 3 a 10 andares, é visto como um atentado à qualidade de vida do local, violando as regras do PDM. Após terem pedido à Câmara de Oeiras a selagem do estaleiro, os moradores alegam que a obra continua a decorrer apesar do alvará suspenso. Correspondem a uma intervenção de “preenchimento de malha”, entre Paço de Arcos e Oeiras. Alegadamente, o empreendimento, situado junto do Parque dos Poetas, ocupa parte do espaço destinado à segunda fase do mesmo. O conjunto é constituído por sete edifícios com oito e nove pisos acima do solo, 125 fogos e área de construção de 25.330 metros quadrados. **Processo** – Entrega do abaixo-assinado no dia 28 de Fevereiro de 2005. Em Julho de 2004 um grupo de cidadãos apresentou ao procurador do Tribunal Administrativo de Sintra uma queixa contra a Câmara de Oeiras e contra o promotor da urbanização. Em Outubro de 2004 a Câmara informou o promotor de que tinha sido interposta uma acção pelo Ministério Público que automaticamente suspende os efeitos das licenças concedidas pela autarquia, no entanto os trabalhos prosseguiram. Interface Nos Arcos Residence é um projecto residencial localizado próximo do centro de Paço d’ Arcos, concelho de Oeiras. A entrega de uma petição ao Presidente da Assembleia Municipal de Oeiras com a vista à anulação de licença de construção, segue-se à solicitação à Câmara Municipal de Oeiras da selagem do estaleiro da empresa construtora, depois de se verificar que a empresa continua a laborar mesmo após a suspensão do alvará na sequência de acção do Ministério Público. Em Julho de 2004 um grupo de moradores apresentou queixa contra a Câmara de Oeiras e a empresa construtora por violação do PDM e em Outubro a Câmara informou o promotor de que uma

²⁸¹ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 28 de Fevereiro de 2005 intitulado «Moradores pedem anulação de licenças de construção em Oeiras» e notícia da agência Lusa publicada pelo jornal *Público* de 12 de Fevereiro de 2005 intitulada «Moradores requerem à Câmara de Oeiras selagem de estaleiro dos “Edifícios do Parque”».

acção do Ministério Público causava suspensão imediata do efeito das licenças de construção, tendo os trabalhos prosseguido. O processo havia sido iniciado em 1982 por outra empresa construtora, de que resultou uma licença de construção de 15.300 metros quadrados, foi posteriormente adquirida pela empresa J. Dias e Dias. Após “reuniões informais” com o então presidente da Câmara Isaltino de Moraes, ficou acordado que a solução deveria contemplar os 125 fogos, 23.000 metros quadrados de habitação e mil metros quadrados de serviços. **Agentes** – Grupo de munícipes de Oeiras; João Lourenço, um dos signatários; Luís Marques Mendes, presidente da Assembleia Municipal; J. Dias e Dias, promotor da urbanização; cerca de mil subscritores de petição; Câmara Municipal de Oeiras; Tribunal Administrativo de Sintra; Ministério Público. Os signatários da subscrição criticam os índices construtivos, “mais próprios de zonas massificadas de outros concelhos vizinhos”, sendo exemplos a não seguir, porque irão prejudicar a qualidade de vida dos habitantes locais e dos utilizadores da zona.

Urbanização de luxo às portas de Lisboa²⁸². **Desenho** – Projecto urbanístico de luxo em Carnaxide, Oeiras, o concelho com mais poder de compra do país. O empreendimento é composto por 45 moradias unifamiliares que ocuparão uma parte dos 71,7 hectares do chamado Parque de Santa Cruz. O investimento total previsto ronda os 30 milhões de euros. As moradias previstas terão a tipologia entre T3 e T6, com áreas brutas de construção que irão de pouco mais de 300 m² a 750 m². Segundo um dos arquitectos – Manuel Aires Mateus – o objectivo é “voltar a descobrir o prazer da moradia”, sendo para este um factor diferenciador do empreendimento a garantia de que “não serão construídos mamarrachos à volta”. O empreendimento beneficia ainda de várias infra-estruturas de apoio, nomeadamente uma academia de golfe, uma academia de futebol, um hotel, um colégio, um *health club*, jardins e parques. **Processo** – O empreendimento, em fase de lançamento, integra-se num loteamento de grandes dimensões, cujo processo foi iniciado nos anos 80. A apresentação do projecto foi marcada para dia 28 de Novembro de 2005. Nos anos 90 chegou a ser aprovada uma grande urbanização que incluía, a pedido de Isaltino Moraes, um complexo tipo Chinatown, projecto que acabou por ser abandonado em benefício do empreendimento agora apresentado. Calcula-se que o empreendimento esteja pronto a habitar em 2009. Parte do processo burocrático de licenciamento está dependente da Câmara Municipal de Oeiras; o loteamento já está pronto; o financiamento cabe ao Millennium BCP e a mediação imobiliária ao Grupo Espírito Santo, entre outros. **Agentes** – Wise Investimentos; Câmara Municipal de Oeiras; Millennium BCP; Grupo Espírito Santo; prestigiados arquitectos portugueses.

²⁸² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por João Pedro Henriques publicado no jornal *Público* de 26 de Novembro de 2005 intitulado «Elite da arquitectura projecta urbanização de luxo às portas de Lisboa».

AMADORA

Venda de Terreno²⁸³. **Processo** – Venda de terreno (50 hectares) para urbanizar na Serra de Carnaxide, Amadora, inserido no Plano de Pormenor da Serra de Carnaxide. **Desenho** - está prevista a construção de espaços residenciais (759 fogos), comerciais e de serviços, numa área total de construção acima do solo de cerca de 225.000 m². **Agentes** – Cushman & Wakefield, Healey & Baker.

Quinta da Falagueira²⁸⁴. **Desenho** – 66 hectares onde se prevê habitação, uma nova sede para a Câmara da Amadora e um novo Palácio da Justiça, bem como escolas, creches e equipamentos ATL. **Processo** – Norman Foster e Gonçalo Byrne vão ser os responsáveis pelo projecto urbanístico para a Quinta da Falagueira, propriedade de um consórcio formado pela empresa estatal Consest (dona de 59 hectares, sendo os restantes 7 propriedade da Câmara) e a promotora imobiliária Cottes, propriedade de Vasco Pereira Coutinho. A Quinta da Falagueira tornou-se um caso nacional quando, de forma a arranjar receitas para o orçamento de estado, Durão Barroso, em Janeiro de 2003, por intermédio da Direcção Geral do Património, vendeu a quinta por 52 milhões de euros à Consest, uma subsidiária da Parpública, empresa do estado que controla as receitas das privatizações. No negócio estávamos envolvidos, em parceria com a Consest, Vasco Pereira Coutinho, através de duas suas empresas, a Cottes e a Big Temple: a ideia foi que a Consest daria o terreno e, em troca, Vasco Coutinho trataria da sua promoção imobiliária, partilhando ambos depois os lucros. **Agentes** – Cottes e Consest.

Terreno à venda no âmbito do plano de pormenor da Serra de Carnaxide. Desenho – Parte da área está a ser comercializada por Cushman & Wakefield e Healey & Baker, com 759 fogos e uma área de construção acima do solo de 225.000 m², num terreno de 500.000 m². **Processo** – A área em questão resulta da elaboração de um plano de pormenor para a área. **Agentes** – Cushman & Wakefield; Healey & Baker.

Projecto urbanístico para a nova Falagueira²⁸⁵. **Desenho** – O projecto para a Quinta da Falagueira insere-se num terreno de 660 hectares, propriedade de um consórcio entre a empresa estatal Consest e a promotora imobiliária Cottes. O plano de pormenor da Quinta da Falagueira prevê, além de habitação, uma nova sede para a Câmara da Amadora e um novo Palácio da Justiça, bem como escolas, creches e equipamentos ATL. Os ecologistas já criticaram o plano, e Pedro Costa sublinha o impacto negativo do projecto, o qual “significa um aumento de quase 10% do total de habitantes do concelho da Amadora”. **Processo** – Os arquitectos já foram contactados, e o arquitecto britânico Foster deslocar-se-á ao local em

²⁸³ Resulta de informação recolhida de publicidade publicada no jornal *Diário de Notícias* de 12 de Maio de 2005.

²⁸⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por João Pedro Henriques publicado no jornal *Público* de 15 de Maio de 2005 intitulado «Foster e Byrne desenharão a nova Falagueira».

²⁸⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por João Pedro Henriques publicado no jornal *Público* de 15 de Maio de 2005 intitulado «Foster e Byrne desenharão a nova Falagueira».

Julho de 2005. Em termos de construção, a Quinta da Falagueira encontra-se como estava em Janeiro de 2003 (59 hectares pertencem à Consest e 7 hectares à Câmara Municipal da Amadora). A Quinta da Falagueira tornou-se um caso nacional em Janeiro de 2003, pois foi divulgado que a Direcção Geral do Património vendera a Quinta por 52 milhões de euros à Consest, uma subsidiária da Parpública, empresa do Estado que controla as receitas das privatizações. **Agentes** – Norman Foster e Gonçalo Byrne, arquitectos responsáveis; Pedro Costa, do Grupo de Estudos e Ordenamento do Território e Ambiente (GEOTA); empresa estatal Consest; promotora imobiliária Cottes.

Projecto imobiliário²⁸⁶. **Desenho** – O plano entregue pela CP ao governo considera o cenário de expropriação da Bombardier, pois não se podem expropriar equipamentos. A multinacional pretende que o Governo pressione a autarquia da Amadora para que o projecto imobiliário avance. **Processo** – Dia 18 de Maio de 2005: entrega ao Governo, por parte da CP, do plano para o possível cenário de expropriação da Bombardier. A Bombardier exigiu no início das negociações com a CP que metade do terreno da Amadora pudesse ser utilizado para um projecto imobiliário. **Agentes** – Bombardier; Mário Lino, ministro das Obras Públicas; CP – Caminhos de Ferro de Portugal.

LISBOA

Empreendimento junto ao Estádio da Luz no Alto dos Moinhos²⁸⁷. **Desenho** – Empreendimento habitacional Alto dos Moinhos, junto ao Estádio da Luz, que representa um investimento de cerca de 85 milhões de euros. O Alto dos Moinhos é constituído por 26 edifícios de sete pisos, com 418 apartamentos e um total de 12 mil metros quadrados de área para comércio e escritórios. Os pisos térreos vão ser ocupados com pequenos escritórios e com actividades ligadas ao comércio tradicional. Segundo responsáveis do empreendimento, cerca de metade da área de implantação (quatro hectares), é ocupada com espaços comuns ajardinados. O empreendimento terá 1.500 lugares de estacionamento subterrâneo, dos quais 300 são públicos, a que acresce 400 lugares de estacionamento à superfície, inteiramente para uso público. O complexo vai ainda integrar espaços para o pequeno comércio e esplanadas e também um centro de dia e um atelier de tempos livres gerido pela Câmara Municipal de Lisboa. Salienta-se ainda que o complexo será praticamente vedado à circulação automóvel. **Processo** – A empreitada do empreendimento foi adjudicada à Edificadora Luz & Alves, na sequência do concurso internacional lançado no início de 2003. A comercialização está a ser feita em planta e de forma faseada, num prazo previsível de quatro anos, estando a conclusão prevista para 2010. As vendas do primeiro edifício foram lançadas no último semestre de 2004, estando à data da notícia em fase de conclusão, com apenas quatro dos apartamentos por comercializar. A comercialização do segundo edifício foi iniciada pela entidade promotora, estando a operação a cargo de duas sociedades de mediação imobiliária. **Agentes** – António

²⁸⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Eva Cabral publicado no jornal *Diário de Notícias*, suplemento *Economia*, de 19 de Maio de 2005, intitulado «Bombardier queria terreno da Amadora para projecto imobiliário».

²⁸⁷ De acordo com artigo para o jornal *Edição Sul* de 27 de Abril de 2005 intitulado «Empreendimento nasce junto ao Estádio da Luz – Alto dos Moinhos vai custar 85 milhões de euros».

Santos Carvalho, presidente da entidade promotora do projecto – J.A. Santos Carvalho. Edificadora Luz & Alves António Azevedo Coutinho e St. Quentin, Sociedades de Mediação Imobiliária.

Consulta pública a novo plano de pormenor para a Praça de Espanha²⁸⁸. Desenho – Dar à zona da Praça de Espanha a configuração de uma verdadeira praça, marcadamente urbana e na qual possam existir equipamentos, espaços de restauração e lazer. São estes os elementos de referência que estão em audição pública nos seguintes locais: Centro de Informação Urbana de Lisboa; Picoas Plaza, na Rua do Viriato; edifício camarário no Campo Grande. Os objectivos gerais para a zona da Praça de Espanha: Tornar a área mais acessível a peões, criando percursos de atravessamento que permitam e potenciem a vivência do espaço. Elaborar um projecto viário ajustado às necessidades actuais desta zona de Lisboa, que, minimizando o impacto dos traçados, favoreça a disponibilização de espaço público e seja compatível com as principais ligações pedonais. Melhorias do estacionamento, não só para suprir a carência existente na zona, como criando parques com dimensões consideráveis, capazes de dissuadir a penetração dos automóveis na zona central da cidade. Identificar as principais ligações pedonais, em particular as de ligação entre as margens da praça. Viabilizando-as em percursos urbanos qualificados e garantir a inexistência de barreiras arquitectónicas. Definir as condições de ocupação dos terrenos edificáveis. Pretende-se que a zona da Praça de Espanha e da Avenida José Malhoa possa ser considerada um Centro Terciário Superior da Cidade, o que implica a criação de um espaço público confortável. No plano são ainda definidas as volumetrias dos equipamentos urbanos a criar, bem como dos novos edifícios de escritórios a construir. **Processo** – A fase de audição pública terá uma duração de 120 dias, sendo posteriormente a consulta pública do plano de pormenor numa versão mais definida. Em 1991 o arquitecto Siza Vieira elaborou um Plano de Pormenor para a zona, só parcialmente posto em prática. Em 1994, O PDM de Lisboa considerou aquela zona como uma unidade operativa, tendo passada uma década até que se iniciasse a regulamentação. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

Descrição de alguns dos mais influentes promotores imobiliários de Lisboa²⁸⁹. Desenho – A Expo'98 introduziu na cidade um grau de exigência estética que está a levar os promotores imobiliários a já não poderem recorrer tanto como recorriam à pura e simples obra de engenheiro. Somague: o empreendimento ao redor do Estádio do Belenenses, no Restelo, é o mais importante. Tem uma área de construção que ronda os 25 mil m² acima do solo e investimentos na ordem dos 50 a 60 milhões de euros. Grupo SIL: empreendimentos principalmente no Parque das Nações (Edifício Smart) e na Avenida da Liberdade (Edifício MCB, perto do Tivoli). Principal urbanizador da Quinta do Lambert (junto ao Estádio de

²⁸⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 29 de Março de 2005 intitulado «Novo Plano de Pormenor para a Praça de Espanha».

²⁸⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por João Pedro Henriques publicado no jornal *Público* de 13 de Novembro de 2005 intitulado «Os senhores de Lisboa».

Alvalade XXI). GEF/Temple: empreendimento Campolide Parque, de 130 mil m². EPUL: empreendimento no Vale de Santo António com cerca de 86 mil m², estando prevista a construção de torres de 17 andares. A empresa também tem apostado em Telheiras, Restelo, Alcântara, Martim Moniz e Entrecampos. Processo de recuperação do Parque Mayer. CGD: Edifício Open na Avenida das Forças Armadas. Amorim Imobiliária: Nova Campolide nas Torres de Lisboa e a recuperação do Éden. Centro Comercial Monumental. BragaParques: proprietário do antigo recinto da Feira Popular, em Entrecampos. SGAL: Atribuída a promoção imobiliária de um terreno por detrás do aeroporto de Lisboa. O investimento total poderá ascender a 1,5 mil milhões de euros; 300 hectares de terreno; mais de 60 mil habitantes, sendo que 11 mil famílias vêm de programas de realojamento de bairros degradados; quatro estações de Metro; 20 recintos desportivos, incluindo um estádio; 25 km de rede viária. A Alta de Lisboa é na realidade uma cidade dentro de outra cidade. Obriverca: empreendimento Jardins de Braço de Prata, numa área junto ao Tejo de antigos terrenos militares, perto da entrada sul para o Parque das Nações. Inland: como principal investimento o Arts Business Center, um complexo no Parque das Nações, composto por quatro edifícios de escritórios, um hotel e um centro de congressos. O investimento global ronda os cem milhões de euros. Grupo Espírito Santo: aterro da Boavista, terreno na esquina da Avenida 24 de Julho com a D. Carlos I.O projecto propõe uma torre de 110 metros de altura (30 andares), sendo que o PDM só admite edifícios com altura até 25 metros. O projecto inclui também edifícios de quatro e seis andares, de uso habitacional, residencial e cultural, além de um hotel. **Processo** – Desde 2001, últimos quatro anos, a construção de espaços novos abrandou, sendo substituída por reabilitação do existente, por opção camarária. Desde então o mercado da oferta de escritórios foi-se adequando à procura. Prevê-se para 2006 um crescimento das rendas, segundo a empresa de consultadoria Jones Lang LaSalle. Para o fim de 2005, segundo a empresa de consultadoria Jones Lang LaSalle, a renda média ronda mensalmente os 19/20 euros por metro quadrado. **Agentes** – Diogo Vaz Guedes, Somague Pedro Silveira, Grupo SIL, Vasco Pereira Coutinho, GEF/Temple, Carmona Rodrigues, Empresa Pública de Urbanização de Lisboa (EPUL), João Bernardino Gomes, sociedade de construções João Bernardino Gomes, Carlos Santos Ferreira, Caixa Geral de Depósitos (CGD), Américo Amorim, Amorim Imobiliária, Domingos Névoa, BragaParques, Stanley Ho, Sociedade Gestora da Alta Lisboa (SGAL), Eduardo Rodrigues, Obriverca, Luís Filipe Vieira, Inland, Ricardo Salgado, Grupo Espírito Santo.

Condomínios fechados em Lisboa²⁹⁰. **Desenho** – Aproveitando a ideia de reabilitação urbana, e a par da escassez dos terrenos, os promotores imobiliários começam a apresentar o novo conceito de condomínio fechado. Conventos, palácios e até o edifício da polícia política do regime de Salazar estão a ser transformados em residências de luxo, centrando-se nos conceitos de privacidade e exclusividade. Margarida Alves refere que a maior oferta de condomínios fechados é nas zonas do centro da cidade, zona norte de Lisboa, Parque das Nações e zona oeste da cidade. O Convento dos Inglesinhos será convertido em 40

²⁹⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Diana Ralha publicado no jornal *Público* de 17 de Julho de 2005 intitulado «Os novos cercos da cidade de Lisboa».

apartamentos com um preço por metro quadrado a rondar os 3990 euros, que serão distribuídos por edifícios de habitação com três pisos, três jardins, quatro pátios interiores, uma piscina, um miradouro privativo e três pisos de estacionamento subterrâneo. O projecto prevê a transformação da igreja seiscentista num clube – um espaço onde será instalado um restaurante, um bar, uma biblioteca e salão de jogos, entre outros equipamentos. Na antiga sede da PIDE serão construídos em 9670 metros quadrados – desde o Teatro de São Luís até ao fim da Rua António Maria Cardoso, 38 apartamentos e uma zona comercial. O Pátio Bagatella, símbolo da arquitectura industrial do século passado deu lugar a um condomínio fechado e a uma zona comercial. **Processo** – O fenómeno de condomínio fechado surge em Portugal na década de 80, principalmente na zona algarvia, para aqueles que pretendiam segunda habitação. A partir da década de 90 o fenómeno expande-se até Lisboa. O estudo “Habitação e Mercado Imobiliário”, para a Câmara de Lisboa de 2003, revela que 5% da população da cidade vive em condomínios fechados. Segundo a tese de Maria Rita Raposo, em 1999 dos 18 concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, existiam 99 empreendimentos, dentro do fenómeno de condomínio fechado. Segundo o estudo Cascais era o concelho com maior índice de construções, 43 na altura. No mesmo ano em Lisboa contabilizava-se 23 empreendimentos, Oeiras 7, Setúbal e Sintra com 6, Mafra com 5, Palmela com 3 e Almada com um empreendimento. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa; tese de doutoramento de Maria Rita Raposo Margarida Alves; consultora imobiliária da Jones Lang LaSalle.

Aumento da área de escritórios²⁹¹. **Desenho** – **O mercado da capital absorveu um total de 95.366 metros quadrados, dos quais quase 16 mil da mudança da RTP e 12 mil da Direcção-Geral de Finanças, principalmente na zona do Parque das Nações e dos arredores da capital. A disponibilidade de escritórios continua a ser das mais baixas da Europa, com cerca de 7,31% do “stock” por ocupar.** **Processo** – **O mercado de escritório de Lisboa absorveu no primeiro semestre de 2004 uma área 70% superior à do mesmo período do ano 2003, informação divulgada a 26 de Outubro de 2004 pela consultora imobiliária Jones Lang LaSalle. O mercado mostrou-se dinâmico em Junho No primeiro semestre Lisboa foi a cidade com maior número de centros comerciais inaugurados, três em cada sete. A consultora prevê que a absorção atinja os 140 mil metros quadrados até final do ano de 2004.** **Agentes** – **Consultora imobiliária Jones Lang LaSalle.**

Lx Condomínios. Desenho – Novo empreendimento imobiliário lançado para comercialização. O projecto está integrado numa área de 20 hectares, dispondo de um conjunto de equipamentos de desporto de lazer, entre os quais uma pista de atletismo. O primeiro lote a ser construído é composto por cinco blocos, com um total de 61 apartamentos T1, 92 T2, 19 T3 e lojas. **Processo** – A obra deverá estar concluída em 2007. **Agentes** – Sociedade Gestora da Alta de Lisboa – SGAL, Arquitecto Arnaldo Barbosa.

ALMADA

²⁹¹ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 28 de Outubro de 2004 intitulado «Área de escritórios em Lisboa cresceu 70% no primeiro semestre».

Definição de regras para a Margueira²⁹². **Desenho** – A área abrange 115 hectares limitados por Cacilhas, o rio Tejo, Cova de Piedade e o eixo da Mutela. **Processo** – inclui a definição de um programa orientador do futuro plano de urbanização da zona ribeirinha dos antigos estaleiros navais da Lisnave na Margueira (a concluir em 2005). O programa orientador é um documento elaborado com base nas recomendações da Assembleia Municipal às seis alternativas elaboradas pelo consórcio liderado por Richard Rogers. Em paralelo, a Câmara Municipal de Almada está a desenvolver um Plano Estratégico para o Plano Integrado de Almada, e com o Instituto Nacional da Habitação, pretende iniciar um plano de pormenor para a Fonte da Telha (em conformidade com o POOC) e está em vista uma reprogramação do Polis da Caparica, com recurso a verbas do IV Quadro Comunitário de Apoio. **Agentes** – Consórcio liderado por Richard Rogers, Câmara Municipal de Almada Instituto Nacional de Habitação.

SEIXAL

Mil sobreiros abatidos ilegalmente²⁹³. **Desenho** – Após uma acção de fiscalização desencadeada pela brigada florestal, foi detectado um corte não autorizado de 942 sobreiros na Quinta da Princesa, na Amora. O relatório da vistoria refere que o proprietário camuflou os cepos com mato e terra, a fim de esconder o ilícito. O abate ocorreu numa área de 4 hectares, onde está prevista a construção de um hipermercado, e considerada como de “expansão urbana” pelo PDM. A Carrefour Portugal, promotora do hipermercado alega não ter começado nenhuma intervenção no terreno, a não ser o iniciar das acessibilidades ao futuro empreendimento. O loteamento aprovado destina-se à construção de cerca de 400 fogos e um hipermercado. Após travado o loteamento, o promotor afirma efectuar obras no valor de dez milhões de euros, que se destinam a acessibilidades ao local (infra-estruturas rodoviárias em Corroios e Cruz de Pau). Como a lei coloca a excepção para as obras de utilidade pública, a Câmara Municipal do Seixal alega que a empresa não iniciou nenhuma intervenção no terreno para além do início da construção das acessibilidades. Do inquérito concluiu-se que a Sociedade Agrícola Quinta da Princesa, Tecnisan – Construções Técnicas e Saneamento e Transportes António Guarda iriam retirar benefícios económicos do abate, ficando ainda obrigadas a rearborizar a área afectada pelo corte ilegal. **Processo** – O município aprovou em Dezembro de 2004 pedido de loteamento para a área, embora condicionado por um parecer do Ministério do Ambiente e da DGRF. No dia 26 de Abril de 2005 foi desencadeada uma acção de fiscalização. Autuação no dia 3 de Maio de 2005 (data em que terminaram as investigações) do infractor que abateu ilegalmente cerca de 1000 sobreiros. A Polícia Florestal detectara o corte de 785 sobreiros jovens e 67 adultos, mas a recontagem revela que foram abatidos 1123 árvores jovens e 82 adultas. Relativamente ao número de árvores abatidas, o presidente da Câmara do Seixal refere que só foram abatidos 84 sobreiros, sendo que os restantes não

²⁹²De acordo com artigo para o jornal *Público* de 4 de Setembro de 2005 intitulado «Almada define regras para a Margueira».

²⁹³De acordo com artigo para o jornal *Público* de 7 de Maio de 2005 intitulado «Cerca de mil sobreiros abatidos ilegalmente no Seixal», do conteúdo do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 16 de Outubro de 2005 intitulado «Corte ilegal de sobreiros trava empreendimento privado no Seixal», do conteúdo do artigo publicado no jornal *Público* de 29 de Setembro de 2005 intitulado «Abate ilegal de sobreiros pode inviabilizar projectos no Seixal» e do conteúdo do artigo publicado no jornal *Público* de 10 de Novembro de 2005 intitulado «Abate de sobreiros no Seixal pode abrir debate nacional».

produziam cortiça, e por esse motivo não constituíam um montado de sobro. A 5 de Julho foi aplicada a coima, segundo a qual o terreno fica vedado pelo período de 25 anos. Na primeira semana de Novembro de 2005 o presidente da Câmara Municipal do Seixal anuncia que vai insistir com o Governo, por se tratar de um investimento de interesse público, que ronda os 65 milhões de euros e que poderia criar 1000 postos de trabalho directos. **Agentes** – Ministério da Agricultura; proprietário da Quinta da Princesa, na Amora; Domingos Patacho, dirigente da associação Quercus; Carrefour Portugal; Jorge Silva, vereador do urbanismo da Câmara Municipal do Seixal; Ministério do Ambiente Direcção-geral de Recursos Florestais. Alfredo Monteiro, presidente da Câmara Municipal do Seixal.

Controlo de empresas construtoras fora da lei²⁹⁴. **Desenho** – Cancelamento por parte do IMOPPI do alvará de actividade de certas empresas de construção civil, por não estarem em conformidade com o decreto-lei 12/2004 de 9 de Janeiro. O novo quadro legal obriga todas as empresas do sector da construção civil a cumprir alguns requisitos legais, que são aferidos por indicadores de gestão empresarial e financeira, nomeadamente o volume de negócios, custos com pessoal e capitais próprios. Existem cerca de 46 mil empresas de construção inscritas no IMOPPI, das quais 25 mil não possuem título de registo, e cerca de 5 mil não satisfazem qualquer critério exigido com a nova legislação, não sendo concedido a estas alvará para exercerem a sua actividade. A APEMIP salienta que se todas as empresas de construção civil fossem fiscalizadas o número aumentaria. Foram visitados 23 estaleiros de obras em Braga, 30 em Leiria, 9 em Setúbal e 18 no Algarve, tendo também sido contactadas empresas de Lisboa e Porto. A acção de inspecção abrangeu 165 empreiteiros e subempreiteiros. Só foram devidamente identificadas 3 empresas em Braga, 5 em Leiria, 1 em Setúbal e 6 no Algarve, sendo visitadas a curto/médio prazo pela equipa do IMOPPI a fim de verificar se foram corrigidas as situações identificadas. **Processo** – Cerca de cinco mil empresas de construção civil vão deixar de ter alvará para exercer a sua actividade em 2005, anúncio feito a 7 de Dezembro de 2004 por Ponce de Leão, presidente do IMOPPI. Nova legislação aprovada em início de 2004. Início em 2002 de acções de fiscalização e inspecção pelo IMOPPI. Dia 2 e 3 de Dezembro acções de sensibilização e inspecção com o objectivo de alertar os responsáveis e profissionais da construção para a obrigatoriedade do cumprimento das regras de identificação das empresas em toda a sua actividade externa. **Agentes** – Instituto dos Mercados das Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário – IMOPPI; Associação dos Profissionais das Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal – APEMIP.

²⁹⁴ De acordo com artigo para o jornal *Edição Sul* de 15 de Dezembro de 2004 intitulado «IMOPPI aperta cerco a empresas fora-da-lei – cinco mil construtoras impedidas de exercer actividade em 2005».

PALMELA

Quercus exige embargo de loteamento²⁹⁵, ²⁹⁶. **Desenho** – Quercus interpôs providência cautelar contra loteamento de 6,5 hectares, em Algeruz, por considerar ameaçados 100 sobreiros. O objectivo é o embargo imediato da urbanização, para onde estão previstas 60 moradias. A Quercus alega que, sem autorização da Direcção-Geral dos Recursos Florestais, a Câmara Municipal licenciou o loteamento, cujas obras de infra-estruturação decorrem junto ao Kartódromo Internacional de Palmela, o que vai contra a Lei de Protecção aos Montados de Sobro e de Azinho. A Quercus acusa a Circunscrição Florestal do Sul de não ter embargado a obra, quando informados da situação. Por ordem do Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, as obras de loteamento de Algeruz, no concelho de Palmela, terão de parar, pois existem cerca de uma centena de sobreiros em risco de serem abatidos. O loteamento, com uma área de cerca de 6,5 hectares, tem previstas 60 moradias; caso seja necessário abater algum sobreiro, será pedido o parecer à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF). A Câmara juntou ainda um parecer da Associação de Produtores Florestais da Península de Setúbal, segundo o qual as manchas de sobreiro identificadas não constituem povoamento de sobreiro de acordo com a legislação actual e não apresentam valor ecológico suficiente para serem classificadas como pequenos núcleos de protecção ao sobreiro. Segundo a Quercus, mesmo que não seja abatido qualquer exemplar, a movimentação de terras e infra-estruturas estão a “mutilar as raízes, afectando grave e irreversivelmente o seu estado sanitário e vegetativo”. A Quercus revela ainda que os futuros proprietários poderão vir a ter problemas ao requerer à DGRF o abate de sobreiros, para construir uma moradia, pois este organismo poderá negar o requerimento justificando-se na protecção do sobreiro por lei. **Processo** – Providência cautelar por parte da Quercus deu entrada a 5 de Setembro de 2005 no Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, decisão que irá demorar alguns dias. No início de Agosto a Circunscrição Florestal do Sul foi informada da situação. O Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada deu razão à Quercus, considerando provado que homens e máquinas estão a alterar e destruir a morfologia e relevo natural do solo. A Associação Quercus interpôs uma providência cautelar a 5 de Setembro de 2005 pedindo o efeito suspensivo da eficácia dos actos licenciados nas obras de loteamento de Algeruz. As obras prosseguiram, pois a autarquia, os proprietários dos terrenos e a empresa de construção civil consideram que não está previsto o abate de qualquer sobreiro, não sendo necessário o embargo. No dia 19 de Setembro de 2005 a Quercus requereu o decretamento de medidas urgentes no sentido de obter a efectiva paragem das obras de destruição do povoamento de sobreiros. **Agentes** – Quercus, Câmara Municipal de Palmela, Circunscrição Florestal do Sul, Direcção Geral dos Recursos Florestais (DGRF), Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, Associação de Produtores Florestais da Península de Setúbal.

²⁹⁵ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 7 de Setembro de 2005 intitulado «Quercus exige embargo de loteamento em Palmela» e do conteúdo do artigo publicado no jornal *Público* de 30 de Novembro de 2005 intitulado «Tribunal manda suspender loteamento com 150 sobreiros».

²⁹⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 25 de Setembro de 2005 intitulado «Tribunal manda parar obras de loteamento em Algeruz».

“Nova Setúbal” em risco²⁹⁷. Desenho – Abate de 700 de 2300 sobreiros devido a um parecer de “imprescindível utilidade pública” para edificação de uma nova urbanização cujo promotor, pelo perdão das taxas municipais, constrói estádio de futebol. **Processo** – A Quercus pretende avançar com uma providência cautelar caso o governo aprove o Plano de Pormenor da “Nova Setúbal”. A associação ambientalista contesta o parecer de “imprescindível utilidade pública” alegando que trata-se da aprovação de um loteamento urbano como outro qualquer, sublinhando o facto de que serão prédios a construir na zona de sobre e não um estádio municipal. É ainda realçado o facto de que o protocolo assinado entre a autarquia e a empresa promotora, que prevê a construção de um estádio municipal em vez do pagamento das taxas municipais, viu, por duas vezes, um parecer desfavorável por parte do Tribunal de Contas. **Agentes** – Quercus, Câmara Municipal de Setúbal, Vitória Futebol Clube e Pluripar, empresa promotora.

AS ÁREAS DE SUBURBANIZAÇÃO

REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

Pontos fracos e fortes de desenvolvimento da região de Lisboa²⁹⁸. Desenho – A região de Lisboa atinge 18 concelhos, 9 na margem sul e outros 9 na margem norte. A CCDR estabeleceu os pontos fortes e os pontos fracos da região, tendo em vista o desenvolvimento. Pontos fortes: concentração de funções político-administrativas de âmbito nacional; sediação dos elementos mais dinâmicos do desenvolvimento económico; localização das principais infra-estruturas logísticas do sistema de transportes e de internacionalização da economia portuguesa; etc. Pontos fracos: acentuado desordenamento urbanístico e territorial, com relevância para a desertificação dos centros históricos; existência de extensas manchas de habitat degradado; etc. Conclusões: maior consumo de serviços públicos; redução do dinamismo do consumo e investimento das famílias; maior concorrência dos novos países membros da União Europeia na captação de investimentos directos estrangeiros; etc. **Processo** – Dia 15 de Novembro de 2005, no Centro Cultural de Belém, a CCDRLVT promoveu uma série de debates sob o lema “Uma estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa”, um debate inserido num programa de acções que se prolongará até Junho do próximo ano. **Agentes** – CCDR-LVT.

MUNICÍPIOS DA AML

Suburbium (sub+urbs, is)²⁹⁹. Desenho – O subúrbio tanto pode ser um bairro de alojamento como um condomínio fechado: ambos apresentam deficits ao nível dos transportes públicos e da oferta de serviços e comércio. **Processo** – Em 2001, a desafio lançado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, a jornalista do *Diário de*

²⁹⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 21 de Junho de 2005 intitulado «Quercus ameaça recorrer a tribunal contra Nova Setúbal».

²⁹⁸ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira Santos publicado no jornal *Público* de 15 de Novembro de 2005 intitulado «Lisboa analisa um futuro quase sem fundos comunitários».

²⁹⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luísa Botinas publicado no jornal *Público* de 9 de Março de 2005 intitulado «Como vivem as “Cidades sem Nome”».

Notícias Fernanda Cândia (em conjunto com o fotógrafo Abílio Leitão) publicou o livro *Cidades sem Nome* que reflecte um olhar sobre os bairros da Brandoa (Amadora), Bela Vista (Setúbal) e Belas Clube de Campo (Queluz), assim como de Vila Franca de Xira, onde o conceito de subúrbio é questionado. **Agentes** – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e jornalista Fernanda Cândia.

Reuniões de debate sobre as expectativas futuras para os novos PDM³⁰⁰. Processo – A Assembleia Metropolitana de Lisboa promoveu um conjunto de reuniões com as entidades abaixo referidas. Estas reuniões tiveram início nos finais de Setembro de 2004 e findaram no final de Fevereiro de 2006, onde foi pedido aos intervenientes que reunissem documentação referente às suas áreas de trabalho a fim de discutirem as questões que interessam à Grande Área Metropolitana, no seu conjunto e não especialmente no que a cada município importa **Desenho**. - Nas reuniões foram abordados temas como: conhecer os principais objectivos que presidiram à elaboração do 1º PDM; referência crítica de compatibilização dos PDM com outros instrumentos de Ordenamento do Território; conhecer as perspectivas e os objectivos que enformaram a elaboração dos PDM. Entre outros abordaram-se, mais especificamente com as Câmaras, temas como: objectivos centrais de cada município para o seu desenvolvimento sustentável; objectivos em áreas como: segurança, protecção civil, combate às exclusões sociais, etc.; acções municipais com influência metropolitana. Das reuniões saiu um documento (síntese) elaborado pela Comissão Permanente do Ordenamento, Ambiente e Qualidade de Vida da AML. A 12 de Abril realiza-se o debate final onde o documento serve de apoio/base de discussão. Destas reuniões foi visível que as principais preocupações dos participantes reúnem-se em 4 temas: quadro legislativo; planeamento, investimento e coordenação regional; relacionamento entre municípios e entidades; modelos, conceitos e análises das realidades. **Agentes** – Assembleia Metropolitana de Lisboa; as 18 Câmaras Municipais da Grande Área Metropolitana de Lisboa; administrações dos Portos de Setúbal e Sesimbra; Instituto de Conservação da Natureza; Reservas Naturais dos Estuários do Sado e do Tejo; Paisagem Protegida da Arrábida; Fóssil da Costa da Caparica; Parques Naturais da Arrábida e Sintra-Cascais.

Reabilitação urbana³⁰¹. Processo – A lei que aprova a reabilitação urbana já tem um ano e foi aprovada pelo anterior governo, contudo esta foi apenas uma solução orgânica. Dados estatísticos referem que em 2003 as licenças emitidas para a recuperação de edifícios aumentaram 14,5% e que em 2004 diminuíram 11%. **Desenho** - Rogério Gomes, presidente da Urbe, defende que deveria existir uma revisão da lei, de modo a desbloquear os constrangimentos financeiros; deveria existir a participação de fundos imobiliários, de modo a suprimir as carências financeiras dos municípios; apela à ruptura com o sistema actual, em que dinheiros públicos apoiam apenas a recuperação de um fogo num prédio, o que se torna

³⁰⁰ Resulta da informação recolhida pelo documento realizado por Assembleia Metropolitana de Lisboa.

³⁰¹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Carla Aguiar publicado no jornal *Diário de Notícias* de 26 de Abril de 2005 intitulado «Não há dinheiro para a reabilitação urbana».

insustentável; os apoios à reabilitação não devem contemplar só as despesas de obra, mas também o projecto e técnicos exteriores para vistorias. **Agentes** Rogério Gomes – Urbe.

SINTRA, VILA FRANCA DE XIRA, AMADORA E SETÚBAL

Suburbanos³⁰². **Desenho/Processo** – Fernanda Cândia lançou um livro com fotos de Abílio Leitão intitulado *Cidades sem Nome* onde retrata os chamados suburbanos. Este livro mostra como há suburbanos ricos e suburbanos pobres, zonas mais ricas, como Belas, e mais pobres como a Bela Vista, na margem Sul, Brandoa, na Margem Norte, Vila Franca de Xira, em geral. O suburbano é aquele que não tem raízes, aquele que nem é campo nem cidade. Fonseca Ferreira, presidente da CCDRLVT, diz que 1/3 dos que vivem nesta área vivem em condições que são ainda degradadas. Existe muita desigualdade nesta mistura de imigrantes, muitos imigrantes, de famílias nucleares e de muito enraizamento, que é a AML. **Agentes** – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo; jornalista Fernanda Cândia; fotógrafo Abílio Leitão.

SINTRA E LISBOA

Fundações em Lisboa³⁰³. **Desenho** – Programa de desenvolvimento comunitário urbano (K' cidade) que está destinado para a Alta de Lisboa, Mira Sintra e Ameixoeira, abrangendo uma população de 70.000 pessoas. Este programa visa o desenvolvimento de competências nas comunidades, para que estas possam desenvolver respostas a algumas das suas necessidades. **Processo** – Assinatura do protocolo entre as fundações Aga Khan e Calouste Gulbenkian em Março de 2005. **Agentes** – Fundação Aga Khan, Fundação Calouste Gulbenkian, Misericórdia de Lisboa.

SINTRA

Nova estação de comboios em Meleças^{304, 305}. **Desenho** – Estação concebida para 2000 passageiros por dia, inclui um parque automóvel com 575 lugares e custou 17 milhões de euros. Substituição da actual estação do Cacém como semi-terminal de passageiros e construção de um terminal de mercadorias na Pedra Furada. A estação de Meleças terá um custo de 12,3 milhões de euros e incluirá: o edifício da estação, a construção de plataformas, a electrificação de 2 km da Linha do Oeste, uma interface rodoferroviária, parques de estacionamento, um pequeno viaduto e o desvio da ribeira de Talaíde. No fim de Novembro de 2004 partirão desta estação os comboios que em 2002 circulavam entre Cacém e Entrecampos. O terminal de mercadorias de Pedra Furada estará a 8,8 km de Meleças. **Processo** – Construção de uma estação esperada há mais de 30 anos mas cujos deficientes acessos e

³⁰² Resulta da informação recolhida de artigo publicado no jornal *Diário de Notícias* de 12 de Abril de 2005 intitulado «Suburbanos Um livro que põe o dedo na ferida».

³⁰³ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 31 de Março de 2005, intitulado «Fundações vão ajudar Alta de Lisboa e Mira Sintra».

³⁰⁴ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 14 de Agosto de 2002, intitulado «Obras de nova estação de comboios avançam em Meleças», e por Carlos Cipriano publicado no jornal *Público* de 13 de Dezembro de 2004, intitulado «Interface de Meleças ultrapassou os mil passageiros por dia».

³⁰⁵ Resulta de informação recolhida dos artigos escritos por Ana Henriques publicados no jornal *Público* de 28 de Novembro de 2005, intitulados «Estação de Mira-Sintra custou 17 milhões mas não serve a população a que se destina» e «Três décadas à espera do comboio».

custos de circulação (passe fora da coroa L123) inviabilizam. A acrescentar a estes problemas surge a ineficiência de transportes rodoviários de ligação e a sensação de insegurança que o espaço dá pela sua escassa utilização. O autarca considera que assim que for resolvida a questão da delimitação das coroas do passe social, for construído um acesso rodoviário à estação, e se criem novas carreiras de autocarros, este descontentamento da população será sanado. Arranque das obras em 2002 com conclusão prevista para 2004. Em 2002 houve uma proposta por parte da CP para a construção de um terminal de mercadorias em Pedra Furada. A estação de Meleças será construída pela empresa Abrantina e terá um prazo de execução de 730 dias. Da conclusão destas obras depende o início das obras na estação do Cacém (no âmbito do Polis). A proposta do novo terminal de mercadorias visa o aproveitamento de terrenos da CP mas, para se poder efectuar, obriga a uma revisão do PDM de Sintra, já que estes terrenos se situam em espaços de protecção agrícola e natural. **Agentes** – CP, Câmara Municipal de Sintra, Refer, empresa Abrantina, Junta de Freguesia de Mira Sintra, Assembleia da República, operadoras de transportes, Comissão de Utentes da Linha de Sintra, Autoridade Metropolitana de Transportes, Cocom-Exploração de Espaços Comerciais da CP, SA.

Plano de Pormenor do Núcleo da Agualva³⁰⁶. **Processo** – Abertura do período de discussão pública 15 dias após publicação do aviso em Diário da Republica e por um período de 70 dias. **Desenho** - Em lugar e data a assinalar pela Junta de Freguesia da Agualva, haverá lugar a uma sessão pública de apresentação do Plano. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra.

Estação da CP no Cacém em 2008³⁰⁷. **Desenho** – Remodelação da estação de Agualva-Cacém. O projecto contempla: a cobertura do acesso às plataformas de embarque; a colocação de piso anti-derrapante, escadas rolantes, elevadores e paragens de autocarro; criação de uma zona de largada de passageiros; uma interface subterrânea com 12 pistas para autocarros; e instalações técnicas e de segurança. Além destas infra-estruturas, está ainda prevista a construção de um átrio subterrâneo; um silo automóvel para 308 viaturas e uma praça para 111 táxis. Nova estação da CP combinada com interface modal, quadruplicação da linha em dois mil metros. **Processo** – Intervenção no âmbito do programa Polis do Cacém, cujo concurso público deverá ser lançado em 2005, com um prazo de execução até 2008. A estação movimentará cerca de 50 mil passageiros, tantos como a Amadora e menos 5000 que o Cais do Sodré. **Agentes** – Refer, Sociedade CacémPolis, CP.

Proposta para limitar a construção e aplicação de medidas preventivas em Sintra³⁰⁸. **Desenho** – Proposta de alteração e de medidas preventivas ao Plano de Urbanização de Sintra, com vista a preservar a paisagem envolvente da área classificada pela UNESCO como património mundial. Devido à “antiguidade” do plano, Sintra consegue ir mantendo uma espécie

³⁰⁶ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 17 de Fevereiro de 2005 intitulado «Plano de Pormenor do Núcleo da Agualva».

³⁰⁷ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 9 de Abril de 2005 intitulado «Nova estação da CP no Cacém no final de 2008» e com artigo de Carlos Cipriano para o jornal *Público* de 12 de Junho de 2005 intitulado «Cacém só terá nova estação em 2008».

³⁰⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 21 de Dezembro de 2005 intitulado «CDU contra o betão às portas da vila de Sintra».

de “cidade jardim”. Segundo o Plano Verde elaborado pelo Instituto Superior de Agronomia, existem loteamentos previstos no PDM que não devem ser construídos, para não se correr o risco de no futuro existir uma continuidade urbana de Lisboa até ao mar. O documento salienta ainda que Sintra corre o risco de vir a tornar-se um grande aglomerado, sem espaços de fronteira e de separação. Este risco decorre do desenvolvimento da vila e a expansão dos aglomerados adjacentes. De modo a preservar as “vistas” o plano verde defende a restrição de construção entre Monte Santos e a ribeira de Sintra e em terrenos declivosos, assim como a proibição de destaques em solos classificados como de quintas, evitando a proliferação de vivendas em “quintinhas”. A proposta de alteração ao plano de Gröer alerta para as adulterações avulsas, que vão marcando o território pela falta de homogeneidade, caso exemplificado pelo novo tribunal e as demolições ou ampliações que vão ocorrendo na Vila Velha e na Estefânia. A suspensão do PDM impede a realização de loteamentos e obras de urbanização, além da alteração e reconstrução de edifícios, salvo por motivos de segurança e salubridade, assim como o derrube de árvores e destruição do coberto florestal. **Processo** – O Plano de Urbanização de Sintra da autoria de Etienne de Gröer, data de 1949, tendo sido publicado em 1996, vigorando por um prazo de 10 anos. As medidas preventivas do plano verde vigoram no máximo durante três anos, levando à suspensão do PDM. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra, Instituto Superior de Agronomia.

Urbanidade Europeia – Projectos Estratégicos³⁰⁹. **Desenho** – No primeiro dia o encontro começou com visitas de trabalho em Sintra e no Cacém e grupos de trabalho repartidos por temas. No segundo dia o arquitecto Nuno Portas abre o ciclo de conferências e debates, sobre Projectos e Políticas Urbanas, seguido de três workshops de diversas temáticas. No último dia decorrem reuniões dos júris do concurso promovido pela European, ao qual concorreram 358 projectos para 74 cidades. **Processo** – O encontro da 8ª edição do European começou a dia 13 Janeiro de 2006 e termina a 15 de Janeiro de 2006, no Centro Cultural Olga Cadaval. Dos projectos a concurso, os resultados serão divulgados em Fevereiro e os trabalhos devem ser levados à prática no âmbito de protocolos a estabelecer com as autarquias. **Agentes** – European; 400 participantes; Fernando Seara (Presidente da Câmara de Sintra) e Fernando Ferrão (secretário de Estado do OTDR)

Abertura ao trânsito da Rotunda do eixo Viário Central de Cacém³¹⁰. **Desenho** – Abertura ao trânsito da Rotunda do Novo Eixo Viário Central do Cacém. **Processo** – A partir de dia 27 de Setembro de 2005 irá proceder-se à abertura ao trânsito da Rotunda do Novo Eixo Viário Central do Cacém. Encerramento da circulação rodoviária na ponte antiga da Rua Elias Garcia, e a Rua de Angola terá sentido descendente e a Rua D. Maria II ascendente. Alteração das

³⁰⁹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 13 de Janeiro de 2006 intitulado «Vila de Sintra recebe Fórum das Cidades».

³¹⁰ Resulta da informação recolhida do comunicado publicado no jornal o *Diário de Notícias* de 24 de Setembro de 2005 intitulado «Viver o Cacém – Programa Polis – Alteração de Trânsito».

carreiras de autocarros e consequente alteração das respectivas paragens. **Agentes** – CacémPolis, Sociedade para o Desenvolvimento do Programa Polis do Cacém, S.A.

Expropriação devido ao programa Polis³¹¹. **Desenho** – Um terreno na zona nobre do Cacém, junto à linha de caminho-de-ferro, onde se pretende construir dezenas de fogos, terreno abrangido pela declaração de utilidade pública devido ao programa Polis Cacém. **Processo** – Um proprietário entrou a 2 de Fevereiro de 2006 cerca das 14h45 nas instalações do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social com a intenção de pernoitar nas instalações caso o impasse nas decisões do Polis no Cacém, e na consequente expropriação do seu terreno – que comprou há seis anos –, não tivesse uma resolução rápida. Na Páscoa de 2005, protestou em frente à residência oficial do primeiro-ministro em São Bento, e daí resultou a marcação de uma reunião com o administrador do Cacém Polis que lhe propôs um terreno de 1000 m² no centro do Cacém. Este recusou o acordo, uma vez que a capacidade de construção era equivalente a 2 fogos, ao passo que o actual terreno dele tem uma capacidade para 1000 fogos. Com a revisão do processo, por parte do administrador do CacémPolis, chegou-se à conclusão que o terreno em causa já não se encontra abrangido pela declaração de utilidade pública. Esta expropriação está suspensa para alteração do plano, uma vez que se trata de um núcleo histórico. **Agentes** – Administração do Polis Cacém; Proprietário da parcela de terreno.

Cacém³¹². **Desenho** – Nova estação da CP combinada com interface modal, quadruplicação da linha em dois mil metros. **Processo** – Polis Cacém. A estação movimenta cerca de 50 mil passageiros, tantos como a Amadora e menos 5000 que o Cais do Sodré. **Agentes** – Sociedade CacémPolis, Refer, CP.

Mira Sintra³¹³. **Desenho** – A intervenção em Mira Sintra, com cerca de 8000 habitantes, inclui parque verde urbano de 2,2 hectares, casa de cultura, centro de dia e residência para idosos, polidesportivo coberto e um campo de jogos. **Processo** – Mira Sintra tem a sua génese num bairro social votado ao abandono durante três décadas. A maior parte dos equipamentos planeados não foram construídos e só agora se retoma o processo com a inauguração de parque de 2,2 hectares de superfície (cujo projecto remonta a 1996). Seguir-se-á a conclusão de construção de casa de cultura, centro de dia e residência para idosos. Encontram-se em projecto um polidesportivo coberto e um campo de jogos. As acessibilidades a melhorar prendem-se com um acesso rodoviário melhorado à estação ferroviária de Meleças, construída recentemente como alternativa à estação do Cacém. No campo social, as Fundações Aga Khan e Gulbenkian assinaram um protocolo que visa o desenvolvimento de um programa de

³¹¹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 3 de Fevereiro de 2006 intitulado «Proprietário diz-se vítima do Polis Cacém».

³¹² De acordo com artigo para o jornal *Público* de 9 de Abril de 2005 intitulado «Nova estação da CP no Cacém no final de 2008» e com artigo de Carlos Cipriano para o jornal *Público* de 12 de Junho de 2005 intitulado «Cacém só terá nova estação em 2008».

³¹³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 31 de Março de 2005 intitulado «Fundações vão ajudar Alta de Lisboa e Mira Sintra» e artigo de Luís Filipe Sebastião escrito para o jornal *Público* de 30 de Abril de 2005 intitulado «Mira Sintra recebe parque esperado há uma década».

desenvolvimento comunitário urbano intitulado K' Cidade. O projecto conta com o apoio financeiro da Fundação Gulbenkian para acções de melhoria das condições de vida das populações ao nível da saúde e da educação. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra, REFER, CP, Fundação Gulbenkian.

LOURES

Câmara Municipal de Loures adquire Palácio Valflores³¹⁴ (executado). **Processo** – Aquisição do imóvel, situado em Santa Iria da Azóia, por 500 mil euros. A Câmara exerceu o direito de preferência sobre o imóvel e terrenos adjacentes. **Desenho** - São necessários 2,5 milhões de euros para a recuperação. O município conta com apoios do Ministério da Cultura e do Ambiente, este último através da empresa Valorsul (correspondentes a investimentos que a empresa está obrigada resultante da instalação da incineradora no concelho de Loures, e que resulta de minoração dos impactos negativos). **Agentes** – Câmara Municipal de Loures.

Legalização de seis bairros³¹⁵. **Processo** – A Câmara Municipal de Loures aprovou o estudo de loteamento de seis bairros de génese ilegal, que corresponde a uma área de 130 hectares, num total de 4 mil fogos. **Desenho** - Os bairros são: Bairro Covões (freguesia da Bobadela), Bairro Quinta Nova (freguesia da Apelação), Bairro Tocadelos (freguesia da Lousa), Bairro Miradouro (freguesia de Unhos), Bairro Courelas de Pirescoche (freguesia de Santa Iria da Azóia) e o Bairro São José (freguesia de Camarate). **Agentes** Câmara Municipal de Loures.

Quinta da Fonte³¹⁶ **Desenho** – Realojamento na Quinta da Fonte. **Processo** - Ao abrigo do PER de 1997. **Agentes** – Câmara Municipal de Loures.

Reconversão urbanística da Portela da Azóia³¹⁷. **Desenho** – A área tem 90 hectares, e possui já alguns equipamentos – duas escolas primárias, parque infantil, ginnodesportivo e igreja – para além de 3000 fogos. **Processo** – É uma área urbana de génese ilegal; a Câmara Municipal de Loures decidiu assumir sozinha a reconversão, dada a complexidade da área. Esta área corresponde a 10% das áreas de génese ilegal do concelho e corresponde a um terço das que faltam reconverter. **Agentes** – Câmara Municipal de Loures.

VILA FRANCA DE XIRA

Orçamento da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira³¹⁸. **Desenho** – Acessibilidades: Conclusão das obras da primeira fase da variante de Vila Franca de Xira e da Rua da República na Póvoa de Santa Iria. Os programas Polis e PER devem também estar concluídos

³¹⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por I. S. para o jornal *Público* de 16 de Abril de 2005 intitulado «Câmara de Loures compra Palácio Valflores por 500 mil euros».

³¹⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 17 de Março de 2005 intitulado «Loures aprova legalização de seis bairros clandestinos».

³¹⁶ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 13 de Novembro de 2005, intitulado «Um Bairro à margem da Cidade».

³¹⁷ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 31 de Março de 2005 intitulado «Loures reconverte bairro ilegal».

³¹⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por António Pires Vicente publicado no jornal *Diário de Notícias* de 21 de Dezembro de 2004, intitulado «Vila Franca aposta na melhoria de acessos».

em 2005. Vão ser disponibilizados 250 mil euros para a construção de mais parques de estacionamento. Nas freguesias de Castanheira do Ribatejo, Cachoeiras e Sobralinho devem também ser construídos pavilhões desportivos. **Processo** – Definição pelo município de prioridades ao nível da melhoria de acessibilidades, da conclusão dos programas Polis e de realojamento (PER) e da construção de novos parques urbanos. **Agentes** – Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Inspecção à Câmara de Vila Franca de Xira³¹⁹. **Desenho** – A Mata do Paraíso, em Vialonga, constitui a maior área arborizada da freguesia, onde já tem pesadas características suburbanas e onde a sua substituição é feita por armazéns. **Processo** – O movimento Xiradania solicitou uma intervenção da Inspecção-Geral da Administração do Território (IGAT) na Câmara de Vila Franca de Xira alegando violação dos deveres de isenção, imparcialidade e de respeito pela legalidade administrativa, defendendo ainda a demissão do vereador do Urbanismo, Ramiro Matos. Alega existirem dois casos de favorecimento da empresa Obriverca. Um dos casos é na Mata do Paraíso, freguesia de Vialonga, onde a empresa “conseguiu acréscimos da área de construção para loteamento de armazéns”. Outro caso ocorreu na Quinta da Proverba (Alverca), onde numa zona de vivendas unifamiliares (2 pisos no máximo) foi autorizada a construção de 4 edifícios de 5 pisos. A reacção do vereador Ramiro Matos foi a de não comentar “perseguições pessoais”, alegando que o Xiradania não possui toda a informação dos referidos casos. **Agentes** – Movimento Xiradania.

CASCAIS

Revisão do PDM^{320, 321, 322}. **Desenho** – Revisão do PDM. O novo PDM terá critérios mais restritivos à construção: pretende redistribuir equipamentos, fomentar a concentração de empresas de serviços no concelho. **Processo** – O PDM de Cascais entrou em vigor em 1997 para um período de vigência de 10 anos. O processo de revisão foi aberto em 2000 na sucessão de uma vaga de protestos contra a excessiva construção permitida pelo PDM em questão. Nesse ano foram consultados os munícipes até ao mês de Outubro. No Verão de 2004 foi divulgado um relatório sobre a revisão. Desde 2003 o PDM encontra-se suspenso na maior parte das áreas do concelho estando em vigor, em sua substituição, medidas preventivas que impedem sobretudo a aprovação de novas grandes urbanizações. Estas medidas tinham um prazo de vigência de dois anos mas, devido à falta de uma data definitiva quanto à conclusão do projecto, pensava-se na sua prorrogação. Previa-se a conclusão da proposta de revisão do Plano Director Municipal para o fim do mês de Novembro de 2004. Manutenção das Medidas Preventivas por mais um ano. A Assembleia Municipal aprovou Medidas Preventivas em Junho de 2000 para conter a construção. O Partido Socialista, que iniciou a revisão pela

³¹⁹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 10 de Abril de 2005 intitulado «Xiradania pede inspecção à Câmara de Vila Franca de Xira e demissão do vereador do urbanismo».

³²⁰ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Clara Viana publicado no jornal *Público* de 13 de Novembro de 2004, intitulado «Revisão do PDM de Cascais a caminho do fim».

³²¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Rita Carvalho para o jornal *Diário de Notícias* de 23 de Novembro de 2004 intitulado «Novo PDM terá menos construção».

³²² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura publicado no jornal *Público* de 10 de Fevereiro de 2005 intitulado «Novo PDM de Cascais prevê menores índices de construção».

construção desenfreada que o anterior PDM permitia, considera desnecessária a existência de medidas preventivas porque o executivo é livre de reprovos os projectos que entender. A proposta vai seguir para parecer da administração central. Definição rigorosa do espaço urbano consolidado com índices de construção em acentuada baixa, volumetria contida, densidade de implementação muito atenuada e tipo de uso restringido: na prática há uma redução do solo urbano de 4,4%, uma redução de 25% de área potencial para a construção de habitação em solo urbano consolidado, os índices passaram de 1,5 e 0,4 para o espaço urbano de alta densidade e baixa densidade para 0,6 e 0,25, respectivamente, e a densidade habitacional passou de 75 fogos por hectare para 45. A revisão do PDM prevê ainda a identificação exaustiva do património arquitectónico do concelho, bem como dos parques e dos jardins e quintas históricas, de modo a protegê-los de demolições precipitadas e usos inconvenientes. Outras medidas avançadas: correcção e delimitação da RAN e da REN; actualização da carta de infra-estruturas viárias; revisão da delimitação das Áreas Urbanas de Génese Ilegal; redefinição das Unidades Operativas de Planeamento; realocação das unidades industriais; actualização da Carta Arqueológica; lançamento de incentivos à renovação de edifícios com valor patrimonial e de núcleos urbanos degradados; e criação de incentivos para Habitação a Custos Controlados. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Governo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional.

Debate “Movimentar Cascais”³²³. Desenho – Processo – No passado dia 5 de Março de 2005 terminou um debate intitulado Movimentar Cascais. Este debate pretendeu ser um debate de cidadania, subordinado ao tema do acelerado processo de suburbanização. No início do debate, Pedro Canelas (presidente da Associação Empresarial do Concelho de Cascais) defendeu que existe um favorecimento das empresas ligadas ao poder e que o problema das acessibilidades, nomeadamente o do estacionamento, é fulcral, uma vez que o sucesso do comércio tradicional depende de as pessoas poderem chegar aos sítios. Paula Mascarenhas, do Grupo Ecológico de Cascais, salientou que o mais importante é salvaguardar a costa de Cascais de uma construção desordenada. **Agentes** – Associações empresariais, cívicas e ambientais.

³²³ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 6 de Março de 2005 intitulado «Debate cívico sem propostas concretas para Cascais».

OEIRAS

Autocarros amigos do ambiente³²⁴. **Desenho** – Mini-autocarros eléctricos a circular nos centros históricos de Oeiras e Paço de Arcos. **Processo** – Período de demonstração dos mini-autocarros começou em Dezembro. **Agentes** – Câmara Municipal de Oeiras, transportes terrestres.

Plano de Circulação³²⁵. **Desenho** – O plano implica que os automobilistas que se deslocam da auto-estrada para Paço de Arcos passem a ter de atravessar o centro de Caxias em vez de seguirem pela marginal. A junta de freguesia contesta a passagem a sentidos únicos das vias do interior de Caxias. A Câmara afirma ser impossível manter a segurança rodoviária com a situação actual e que só a redução do número de faixas de rodagem poderá ajudar a resolver o problema. **Processo** – O plano de circulação esteve em discussão pública até 23 de Maio de 2005. A Junta de Freguesia de Caxias encabeça um movimento contra o plano. **Agentes** – Junta de Freguesia de Caxias, Câmara Municipal de Oeiras.

Mais estacionamento³²⁶. **Desenho** – 2000 novos lugares de estacionamento. Algés: 192 lugares em estacionamento semi-subterrâneo, junto à Escola Básica nº.1 da Av. da República; promoção de construção de duas novas zonas de estacionamento coberto, um junto à Av. dos Bombeiros Voluntários, com 133 lugares, e outro junto ao restaurante Copas, com 203; Paço de Arcos: 373 novos lugares em dois novos parques, sendo um subterrâneo (nas traseiras do Quartel de Bombeiros) e o outro em silo (zona da Tapada do Mocho); Carnaxide: 415 lugares em estacionamento semi-subterrâneo na zona do Quintal Desportivo de Carnaxide; 226 lugares em estacionamento subterrâneo na Praceta Filinto Elísio; Linda-a-Velha: 313 lugares num parque subterrâneo, próximo da antiga Escola Secundária. Dois mil novos lugares de estacionamento localizados em Algés, Paço de Arcos, Carnaxide e Linda-a-Velha. Serão distribuídos por 8 novos parques num investimento a rondar os 14 milhões de euros. Algés: localizado junto à Escola Básica N.º 1 da Av. Da República sendo semi-subterrâneo e com capacidade para 192 veículos. Além deste a Parques Tejo vai construir mais 2 estacionamentos cobertos: um na Av. Dos Bombeiros Voluntários com 133 lugares; e outro junto ao restaurante Lopes com 203 lugares. Carnaxide: 1 parque semi-subterrâneo na zona do Quintal Desportivo de Carnaxide com capacidade para 415 lugares; e outro subterrâneo na Praceta Filinto Elísio com 226 lugares. Linda-a-Velha: um parque de estacionamento subterrâneo com capacidade para 313 viaturas próximo da antiga Escola Secundária. Paço de Arcos: um parque subterrâneo nas traseiras do Quartel do Bombeiros e um silo na zona da Tapada do Mocho, totalizando 373 lugares. Constatação de necessidade de lugares pela existência de uma média de 4 veículos / fogo. O desenho envolve as freguesias de Algés, Paço

³²⁴ Resulta de informação recolhida do artigo publicado no jornal *Público* de 22 Janeiro de 2005, intitulado «Autocarros amigos do Ambiente seduziram Oeiras».

³²⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes intitulado «Caxias contra plano de circulação da câmara de Oeiras» para o jornal *Público* de 21 de Maio de 2005.

³²⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 12 de Julho de 2005 intitulado «Oeiras vai ter dois mil novos lugares de estacionamento».

d' Arcos, Carnaxide e Linda-a-Velha. O valor envolvido é de 14 milhões de euros. O de Algés tem 192 lugares, é semi-subterrâneo e localiza-se junto à escola básica 1, na avenida da República. Em Carnaxide prevê-se dois parques, um semi-enterrado, no Quintal Desportivo de Carnaxide e tem 415 lugares e outro enterrado, localizado na Praceta Filinto Elísio e tem 226 lugares. O de Linda-a-Velha tem 313 lugares, é enterrado e localiza-se junto à antiga escola secundária. O de Paço d' Arcos tem 373 lugares, é enterrado e localiza-se junto ao quartel de bombeiros, prevendo-se ainda um silo na Tapada do Mocho. Em Algés está ainda previsto um parque na Avenida Bombeiros Voluntários e um outro com 203 lugares para além de um restaurante e cafés. **Processo** – Construção de 8 novos parques de estacionamento, a partir de Janeiro de 2006, envolve um investimento de 14 milhões de euros. A construção começaria em Janeiro de 2006 e será realizada pela autarquia e a empresa municipal Parques Tejo; **Agentes** – Empresa Municipal Parques do Tejo, Câmara Municipal de Oeiras.

Construção de ciclovias³²⁷. **Processo** – Conclusão da ciclovia entre a Quinta do Marquês e a estação de caminho-de-ferro de Oeiras, o jardim municipal e o passeio marítimo. **Desenho** - Extensão de quase seis quilómetros de vias deste tipo. Foi ainda incluída nestes circuitos a escola básica Conde de Oeiras, a nº 5 e a escola secundária da Quinta do Marquês, que passam a ficar ligadas também com Nova Oeiras. Estima-se que esta rede de circulação tenha tido 2200 utentes no mês de Junho de 2004. As 100 bicicletas adquiridas pelo município terão um novo posto em Maio de 2005, no jardim de Oeiras, um novo posto em Setembro de 2005 no Parque Urbano de Carnaxide e um novo posto sem data marcada para o Parque dos Poetas. **Agentes** – Câmara Municipal de Oeiras (porque não existem outros agentes envolvidos ao contrário do que ocorre com o SATU);

Visita do primeiro-ministro de Cabo-Verde ao concelho de Oeiras³²⁸. **Desenho** – José Maria Neves visitou o Bairro da Outurela e Porto Salvo onde fez discurso para a importância da educação e integração dos muitos cabo-verdianos que residem nestes bairros. Visitou ainda o Tagus Park, Parque dos Poetas, Jardim do Palácio, Marquês de Pombal e Passeio Marítimo. **Processo** – Dia 30 de Outubro de 2004 o primeiro-ministro de Cabo Verde andou a visitar vários bairros camarários (Bairro da Outurela e Porto Salvo) do concelho de Oeiras, passando pelo Tagus Park, Parque dos Poetas, Jardim do Palácio, Marques de Pombal e Passeio Marítimo. **Agentes** – Primeiro-ministro de Cabo Verde, José Maria Neves.

AMADORA

Demolições na Azinhaga dos Besouros³²⁹. **Desenho** – Alternativas ao Plano Especial de Realojamento através de soluções de arrendamento económico. **Processo** – O Plano Especial de Realojamento prevê demolições no Bairro da Azinhaga dos Besouros, contestadas pelos

³²⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 14 de Setembro de 2004 intitulado «Oeiras conclui esta semana 5900 metros de rede ciclável».

³²⁸ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 31 de Outubro de 2004 intitulado «Primeiro-ministro cabo-verdiano visitou bairros sociais do concelho de Oeiras».

³²⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 10 de Junho de 2005 intitulado «Moradores da Azinhaga dos Besouros voltam a manifestar-se contra demolições».

moradores. Sessenta famílias estão na eminência de ficar sem casa por não se terem inscrito no PER de 1993. Entretanto aumentou o número de agregados familiares. **Agentes** – Cerca de 40 manifestantes, Câmara Municipal de Amadora, Associação Solidariedade Imigrante, Comissão de Moradores, Polícia Municipal.

Bairros da Cova da Moura, Estrela de África, 6 de Maio e Estrada Militar do Alto da Damaia³³⁰. **Desenho** – O primeiro é fisicamente descontínuo em relação aos restantes, ocupando todos posições relativamente próximas entre si³³¹. Outros bairros fazem ainda parte desta constelação: Santa Filomena, Fontainhas, Azinhaga dos Besouros e Quinta da Laje.

QUADRO A1.4 – CARACTERIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO DOS BAIRROS COVA DA MOURA, ESTRELA D'ÁFRICA, 6 DE MAIO E ESTRADA MILITAR DO ALTO DA DAMAIA

BAIRRO	HABITANTES	FAMÍLIAS	FOGOS
COVA DA MOURA	6500 / 7000	1700	1400
ESTRELA DE ÁFRICA	400 / 450	90	80
6 DE MAIO	700 / 800	140 / 150	110 / 120
ESTRADA MILITAR DO ALTO DA DAMAIA	3000	600	500
SANTA FILOMENA	3000		

Descrevem-se de uma forma geral como espaços compostos por ruas labirínticas. Propostas de demolição parcial dos edifícios do Bairro da Cova da Moura e preservação de 165 outros. Becos e ruas estreitas dificultam o acesso automóvel nestes bairros, principalmente o Bairro 6 de Maio e o Bairro Estrela de África. Bairro da Cova da Moura: Rua Principal da Cova da Moura; Bairro 6 de Maio: Ruas estreitas e labirínticas. Bairro Estrada Militar do Alto da Damaia: dos dois lados da estrada erguem-se meio milhar de fogos onde vivem 600 famílias e três mil pessoas. Bairro Santa Filomena: barracas, vinte e três ruas, das quais só duas são transitáveis por automóvel. Bairro das Fontainhas: encontra-se quase totalmente demolido. A operacionalização da estratégia desenhada para o Programa de Iniciativa Comunitária Urban II inclui o eixo estratégico I – Construção da Coesão do Espaço Urbano. A falta de coesão do espaço urbano é traduzida no documento «Programa de Iniciativa Comunitária Urban II Amadora: Damaia – Buraca» por desqualificação do espaço público e défice ambiental. O Bairro da Cova da Moura e Estrada Militar da Damaia são apontados como os bairros em que a falta de coesão do espaço urbano é maior. O combate aí efectuado para inverter o cenário de degradação urbana e ambiental traduziu-se em acções de repavimentação de algumas vias. **Processo** – A população sofre alterações constantes, crescendo e sendo destino de imigrantes africanos e de retornados das ex-colónias desde 1974. Os residentes são assolados por desemprego, abandono escolar, criminalidade violenta. Cova da Moura surge como o bairro mais problemático. Só 173 dos residentes estão inscritos no Plano Especial de Realojamento (PER). Os processos de requalificação têm tido uma existência intermitente decorrente da mudança de governo, bem como dos cortes ao endividamento das autarquias. No entanto,

³³⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Daniel Lam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 26 de Março de 2005 intitulado «Uma maioria que sobrevive amordaçada».

³³¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Daniel Lam para o jornal *Diário de Notícias* de 26 de Março de 2005 intitulado «Uma maioria que vive amordaçada» e de artigo publicado no jornal *Público* de 18 de Junho de 2005 intitulado «Os bairros difíceis da Amadora».

encontra-se executado 52% do PER, para fazer face a uma situação que, de acordo com dados de 1993, consistia na existência de 6564 barracas e 22 mil residentes. Em 2002 a Cova da Moura foi objecto de um estudo de requalificação que propunha a demolição de 165 edifícios e a demolição dos restantes e posterior construção. O estudo foi suspenso com a demissão o ministro de então, Isaltino Morais. De acordo com notícias recentes, corre-se o risco de não cumprir o acordo de adesão ao PER previsto até 2009; existem 21 mil pessoas recenseadas pelo PER, em 39 bairros de barracas e 6192 fogos, concentradas na Cova da Moura e dispersas por outros lugares; no entanto não incluem a população da Brandoa, o que fará aumentar as carências para 10 mil fogos³³². O território do concelho encontra-se abrangido por uma intervenção ao abrigo do programa Urban II. Cova da Moura, Estrela d'África, 6 de Maio, Estrada Militar do Alto da Damaia são quatro bairros degradados que nasceram e cresceram após o 25 de Abril de 1974. Ao certo não se sabe quantas pessoas vivem nos bairros porque as famílias se multiplicam rapidamente e a população é muito flutuante. Números calculados por alto pelos autarcas locais apontam um total de cerca de 12 mil residentes. Instituições de solidariedade social e autarquias gastam milhões para apoiar as populações e tentar evitar que os jovens se percam na marginalidade. Dos quatro bairros o mais problemático é o da Cova da Moura, em que, com cerca de 7 mil moradores, só 173 pessoas se encontram inscritas no Programa Especial de Realojamento. A vereadora Carla Tavares revela que a Câmara não consegue sozinha resolver o problema e que em 2002 foi feito um estudo de requalificação do bairro que propunha a manutenção de 165 imóveis e a demolição dos restantes para construir prédios destinados a realojar os moradores. O projecto foi entregue à tutela e abordado com o então ministro das Cidades, Isaltino Morais, tendo sido proposta uma situação de excepção como área crítica de reconversão, mas como tempo depois o Governo mudou, o processo parou. Os outros três bairros estão incluídos no PER da Amadora e já deviam de estar a ser realojadas famílias do Estrela d'África e do 6 de Maio, mas há já três anos que o processo está parado porque o Governo impediu o recurso ao endividamento deixando a autarquia sem verbas para construir habitação social. De acordo com a vereadora foram recenseadas no concelho da Amadora 6564 barracas com 22 mil pessoas a viver em bairros degradados. Até agora já foram executados 52% do PER. **Agentes** – Bairro da Cova da Moura: 6500 a 7000 habitantes; Bairro da Estrada Militar do Alto da Damaia: 3000 habitantes; Bairro 6 de Maio: 700 a 800 habitantes; Bairro Estrela de África: 400 a 450 habitantes. A autarquia da Amadora estima que sejam cerca de 12 000 habitantes. Caracterizam-se por uma maioria que trabalha e uma minoria ligada à delinquência. O espaço é ainda utilizado por residentes noutras áreas da AML, tal como o Barreiro, para tráfico de diversa espécie (drogas, armas, automóveis). Associação Cultural Moinho da Juventude, creche A Árvore. Presidente da Junta de Freguesia da Buraca. A taxa de analfabetismo é de 4% para a Amadora, 10% no Bairro da Boba e 20% nos Bairros da Cova da Moura e da Estrada Militar do Alto da Damaia. Bairro da Cova da Moura: Manuela Moreira da Associação Cultural Moinho da Juventude; Santa Casa da Misericórdia, Igreja Paroquial, Clube Desportivo do Alto

³³² De acordo com artigo escrito por Anabela Mendes para o jornal *Público* de 10 de Abril de 2005 intitulado «Amadora debateu problemas sociais».

da Cova da Moura. Bairro Estrela de África: Presidente da Junta de Freguesia da Venda Nova; Bairro Estrada Militar do Alto da Damaia: Loja Social, Junta de Freguesia da Damaia, maioria da população é de Cabo Verde e cerca de metade tem menos de 20 anos. Cerca de 30% da população activa não trabalha. Agentes – Câmara Municipal da Amadora, IGAPHE, REFER, JAE e IEP.

Estigmatização urbana³³³. **Desenho** – Cova da Moura: 1700 famílias; 1400 habitações; estruturas escolares; apoio social. A realidade do bairro é caracterizada por pessoas que trabalham na construção civil, em serviços de limpezas ou como vendedores de peixe, e por delinquentes e clandestinos que se sujeitam à exploração de quem lhe arranja trabalho que normalmente acabam por procurar outras formas de obter dinheiro, como o roubo e o tráfico de drogas. Estrela d'África: 90 famílias; 80 habitações; sem estruturas escolares; sem apoio social. O bairro é caracterizado por escombros e entulho e por uma aparente acalmia, sendo que os problemas de insegurança e violência provêm de moradores de bairros vizinhos. 6 de Maio: 140/150 famílias; 110/120 habitações; estruturas escolares; apoio social. O bairro é caracterizado por um labirinto de ruas e becos onde há sítios tão estreitos que uma pessoa tem de se virar de lado para conseguir passar. Mais de metade do bairro dedica-se ao roubo e ao tráfico, sendo que a marginalidade aumentou 60%. “Uma pessoa de fora, que não seja conhecida, não consegue entrar. Ou então entra, mas já não sai como entrou.” Estrada Militar do Alto da Damaia: 600 famílias, 500 habitações; estruturas escolares; apoio social. O bairro caracteriza-se pela insegurança e pela marginalidade. A maioria dos moradores é de origem africana, especialmente de Cabo Verde, e cerca de metade tem menos de 20 anos. **Processo** – Segundo alguns moradores nenhum dos bairros tem hipótese de reabilitação, uma vez que a solução seria demolir tudo e realojar as pessoas; as redes de esgotos foram construídas há 25 anos pelos próprios moradores e está sempre tudo entupido e a cheirar mal. Na opinião de alguns moradores é preciso realojar as pessoas em habitações condignas, de preferência divididas por vários locais, para as obrigar a integrarem-se na sociedade e a ajudar a enfraquecer os aspectos negativos que se vivem no bairro. **Agentes** – Câmara Municipal da Amadora.

Demolições em bairro social³³⁴. **Desenho** – Rita Silva, da Solidariedade Imigrante, explicou que cerca de 60 famílias não recenseadas no PER estão a ver as suas casas a ser demolidas, acrescentando que na Azinhaga dos Besouros já existem famílias a dormir na rua. Os moradores inscritos até 1993 já foram realojados no Casal da Mira e no Casal da Boba. A vereadora da Habitação da CMA explicou que estas 60 famílias não serão realojadas pela autarquia, mas que através do Gabinete de Segurança Social estão a tentar a arranjar soluções para todos; contudo os manifestantes não estão receptivos a estas alternativas.

³³³ Resulta de informação recolhida no jornal *Diário de Notícias* de 26 de Março de 2005 intitulada «Cova da Moura divide-se em dois mundos muito diferentes», «Um pai espera “mandar vir filhos para cá”», «Porta fechada no 6 de Maio» e «Quero continuar a morar aqui».

³³⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Anabela Mendes para o jornal *Público* de 24 de Setembro de 2005 intitulado «Na rua contra demolições na Azinhaga dos Besouros».

Processo – Comissão de Moradores do Bairro da Azinhaga dos Besouros e a Associação Solidariedade Imigrante promoveram no passado dia 23 de Setembro uma manifestação à porta da Câmara Municipal da Amadora, contra a demolição de fogos naquele bairro degradado e o não realojamento das famílias não recenseadas no PER. **Agentes** – Comissão de moradores do Bairro da Azinhaga dos Besouros; Associação Solidariedade Imigrante.

Inauguração de três novos parques de estacionamento³³⁵. **Desenho** – 520 lugares no total, distribuídos por três freguesias do concelho: Venteira, Alfragide e Venda Nova. O da Venteira é subterrâneo e tem 170 lugares (Largo Dário Gandra Nunes); o de Alfragide e o da Venda Nova são à superfície e têm capacidade para 150 e 200 automóveis, respectivamente (situados na Praceta do Miradouro e na Praceta Eduardo Jorge). Todos os parques são pagos e de forma diferenciada consoante se trate de residentes, comerciantes ou de período de estacionamento.

Processo – O município é considerado um dos mais congestionados de toda a Área Metropolitana de Lisboa. Está prevista a construção de mais dois parques – um na Falagueira (Quinta da Conceição) com 200 lugares e outro na Fonte dos Passarinhos (freguesia da Mina) com 130 lugares. **Agentes** – Câmara Municipal da Amadora.

Comboios incomodam moradores da Linha de Sintra³³⁶. **Desenho** – A Refer não colocou painéis anti-sonoros no troço que atravessa o centro da Amadora e onde existem dezenas de prédios, ou seja, centenas de pessoas não dormem devido ao barulho produzido pelos comboios. **Processo** – João Silveira, morador junto à estação de comboios da Amadora, juntamente com os restantes moradores queixam-se do barulho que os comboios fazem durante dia e noite. Ficaram indignados quando observaram que, ao contrário do que previam, a zona que atravessa o centro da Amadora não foi incluída no processo de colocação de barreiras acústicas que a Refer estava a promover ao longo de alguns troços da Linha de Sintra. A Refer não prestou quaisquer esclarecimentos acerca da razão pela qual o centro da Amadora não foi alvo da recente empreitada de colocação de barreiras acústicas. **Agentes** – Refer; Moradores de prédios contínuos à estação da Amadora.

Debate sobre problemas sociais na Amadora³³⁷. **Desenho** – A reunião serviu para traçar o retrato de um concelho com grandes assimetrias sociais e culturais e que corre o risco de não conseguir cumprir o acordo de adesão ao Plano Especial de Reabilitação (PER). O concelho tem cerca de 21 mil pessoas recenseadas no PER, num universo de 39 bairros de barracas, o que corresponde a 6192 fogos. A Câmara está a reunir esforços para que os problemas sociais em outros bairros, como o da Cova da Moura, sejam resolvidos. **Processo** – No dia 9 de Abril debateu-se na Amadora os problemas de pobreza e exclusão, realojamento e habitação

³³⁵ De acordo com artigo de Catarina Serra Lopes para o jornal *Público* de 9 de Setembro de 2004 intitulado «Amadora inaugura três novos parques de estacionamento».

³³⁶ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 5 de Dezembro de 2005 intitulado «Moradores da Linha de Sintra queixam-se de que os comboios não os deixam dormir».

³³⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Anabela Mendes para o jornal *Público* de 10 de Abril de 2005 intitulado «Amadora debateu problemas sociais».

social, acessibilidades, paisagismo, transportes e mobilidade urbana. Este concelho corre o risco de não conseguir cumprir o acordo de adesão ao PER, que termina em 2009. **Agentes** – Rotary Club, Câmara Municipal da Amadora.

LISBOA

Parque temático no Casal Ventoso³³⁸. **Desenho** – Parque urbano temático dedicado ao paleolítico orçado em 2,4 milhões de euros. A localização será na encosta que coincide com a linha de comboio, o Eixo Norte-Sul e com o final da A5 tendo uma dimensão de 16 ha onde serão instalados percursos pedestres (ligarão a rua Maria Pia à Avenida de Ceuta e à Quinta do Loureiro), mata mediterrânica (pinheiros mansos, carvalhos, zambujeiros e medronheiros) e seis esculturas de animais pré-históricos (dimensão entre 8 e 12 metros). A mata dará continuidade ao Parque Florestal de Monsanto. **Processo** – Projecto encomendado pela Câmara Municipal de Lisboa ao arquitecto Jorge Cancela. Em Outubro de 2005 estava a proceder-se a análises de contenção geotécnica. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa; arquitecto Jorge Cancela; empresa Acoril, empreiteiros, escultor Luís Cruz.

Ameixoeira e Alta de Lisboa³³⁹. **Desenho** – O acordo de parceria está desenhado para ser implementado durante 10 anos na forma de programa de desenvolvimento comunitário. As valências a desenvolver dizem respeito a empreendedorismo e formação nas áreas das novas tecnologias. O programa K'Cidade, a ser implementado na Alta de Lisboa e na Ameixoeira, pretende “contribuir para a melhoria da qualidade de vida das populações mais vulneráveis, residentes nas áreas urbanas de Portugal”. Das 10.000 pessoas realojadas ao abrigo do PER na Alta de Lisboa, 5000 viviam em barracas. **Processo** – A Fundação Aga Khan e a Misericórdia de Lisboa assinaram protocolo que visa o desenvolvimento de um programa de desenvolvimento comunitário urbano intitulado K'Cidade, abrangendo três bairros e cerca de 70.000 pessoas. A Fundação Aga Khan Portugal assinou um acordo de parceria com a Câmara Municipal de Lisboa. **Agentes** – Fundação Aga Khan, Misericórdia de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, Fundação Calouste Gulbenkian, União Europeia.

Divulgado estudo sobre Lisboa do século XXI. Desenho – Um dos maiores estudos realizados sobre Lisboa, composto por dois volumes: um debruça-se sobre o desenvolvimento económico da cidade, o outro traça um retrato pluridisciplinar de quatro dos seus bairros. Destaca-se que Lisboa está a transformar-se numa cidade-emprego, criando graves problema de trânsito, estacionamento, qualidade de vida e segurança. 38% dos edifícios lisboetas têm mais de 60 anos e estão em estado de degradação avançado. Em 2001, o preço médio rondava os 1630 euros por metro quadrado, contra 1040 no resto do país, ou seja, uma

³³⁸ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 24 de Outubro de 2005, intitulado «Parque temático do paleolítico a caminho do Casal Ventoso».

³³⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 31 de Março de 2005 intitulado «Fundações vão ajudar Alta de Lisboa e Mira Sintra» e de artigo escrito por I. B. para o jornal *Público* de 21 de Maio de 2005 intitulado «Alta de Lisboa com programa comunitário».

habitação nos arredores de Lisboa chega a custar um terço menos. Existem 80 mil casas vazias em Lisboa. **Processo** – Dia 23 de Setembro de 2004 foi divulgada a primeira, composta por dois volumes, parte de duas partes de um estudo sobre Lisboa. Os outros dois volumes em falta (segunda parte) serão lançados passado um mês (Outubro de 2004). Este estudo revela que entre 1991 e 2001 a capital perdeu cem mil habitantes e 34 mil postos de trabalho, tendo agora mais ou menos o mesmo número de residentes que em 1930. **Agentes** – Múltiplas entidades.

Lojistas combatem o declínio do comércio tradicional³⁴⁰ **Desenho** – Lojistas das Avenidas Novas justificam o declínio de comércio tradicional com a falta de estacionamento e as obras que decorrem naquela zona, como o túnel da Avenida João XXI e as obras do metro. **Processo** – Dia 25 de Novembro de 2005, no Cinema Londres, reuniu-se um grupo de lojistas da Avenidas Novas, em Lisboa, criando uma associação que, para atrair e dinamizar o comércio tradicional, promove uma série de iniciativas, tais como: criação da marca Avenidas Novas – Lisboa; lançamento de guias de compras e folhetos mensais; etc. Algumas destas iniciativas agendadas para 2006 são: Feira do Livro Usado; espectáculo de música e poesia para assinalar o Dia da Mãe; desfiles de moda; etc. **Agentes** – Associação de lojistas das Avenidas Novas.

Visão estratégica de Lisboa³⁴¹. **Desenho/Processo** – Uma visão estratégica de Lisboa foi dada por Teresa Craveiro à Global City, iniciativa do Reed Midem que este ano (2005) ocorre, pela primeira vez, paralelamente ao Mipim. O bairro, elemento-base da cidade, foi a tónica da comunicação, de onde se retiraram algumas conclusões/ilações: avançar com a reestruturação de Lisboa, valorizando os espaços públicos e criando equipamentos; renovação das políticas urbanas europeias e opções por uma maior coesão social; etc. Nas formas de assegurar a renovação da Zona Oriental de Lisboa estão incluídas: candidatura em curso para a classificação pela UNESCO da Baixa Pombalina como Património Mundial (está a ser preparada por uma comissão científica); aproveitamento da frente fluvial de 18 km pelo Tejo: usufruto das pessoas; do ponto de vista económico, criar uma via de circulação de cruzeiros turísticos ou com uma dinâmica actividade portuária. Para além disto, Teresa Craveiro defende ainda o Terreiro do Paço como local mais indicado para a sede da Agência Europeia de Segurança Marítima. **Agentes** – Teresa Craveiro; Global City; Reed Midem.

Aumento do arrendamento de escritórios³⁴². **Processo** – Em 2004 registou-se a maior absorção de espaços de escritórios em Lisboa, o que se traduz no número de metros

³⁴⁰ Resulta da informação recolhida de artigo publicado no jornal *Público* de 26 de Novembro de 2005 intitulado «Comerciantes criam Associação das Avenidas Novas».

³⁴¹ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Artur Sardinha publicado no jornal *Diário de Notícias* de 11 de Março de 2005 intitulado «Melhor Lisboa no futuro passa pelos bairros e Tejo».

³⁴² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Sequeira publicado no jornal *Público* de 29 de Março de 2005 intitulado «Arrendamento de escritórios em Lisboa está a aumentar».

quadrados com novos contratos de arrendamento. **Agentes** – Consultora imobiliária espanhola Aguirre Newman.

Casas ilegais enfrentam “choque tecnológico”³⁴³. Desenho – Na Rua Particular da Azinhaga dos Lameiros, vivem 70 famílias (300 pessoas), literalmente entaladas entre stands de automóveis e um parque de contentores. Pouco mais de 20 prédios de dois andares compõem a rua delimitada pela Estrada do Paço do Lumiar e Azinhaga dos Lameiros. **Processo** – A Câmara Municipal de Lisboa quer resolver o problema das AUGI, ou bairros clandestinos, e era intenção do executivo camarário até ao final do anterior mandato avançar pela Rua Particular à Azinhaga dos Lameiros, em Carnide, libertando espaço para a expansão do Pólo Tecnológico de Lisboa (Lispolis). Contactado pelo *DN* o gabinete do presidente da Câmara de Lisboa, Carmona Rodrigues, diz que os projectos estratégicos para a zona estão a ser reavaliados. O antigo presidente da CML, João Soares, manteve os moradores na expectativa de resolução da situação. Há uns meses os técnicos da Câmara informaram que existe um conjunto de intenções de expansão do Lispolis. Paulo Quaresma, presidente da Junta de Freguesia de Carnide, diz que a Câmara desconhece a realidade deste núcleo, que não fez qualquer tipo de levantamento e “ignora as consequências de uma decisão desta natureza”. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa; Associação de moradores da Rua Particular à Azinhaga dos Lameiros.

Autarquias e desenvolvimento sustentável³⁴⁴. Desenho – As autarquias portuguesas estão mais no passado do que no futuro, em termos ambientais e do desenvolvimento sustentável. **Processo** – No dia 28 de Setembro de 2005 às 18h, na Fnac do Centro Comercial Colombo, em Lisboa será lançado o livro *Autarquias e Desenvolvimento Sustentável*. Baseado num inquérito realizado em 2003 a numerosos presidentes de Câmara mostra que a preocupação principal dos autarcas são os chamados problemas ambientais de primeira geração – saneamento básico (52%), poluição dos rios (38%) e abastecimento de água (17%). Também foram incluídas no inquérito questões relativas à Agenda Local 21, com os seguintes resultados: apenas 6 municípios estão a pô-la em prática, 32% dos autarcas inquiridos nunca ouviram falar da Agenda Local 21, 44% revelaram quase total desconhecimento da matéria, 12 % deram respostas ambíguas sobre o significado do conceito, só 10% parecem ter uma noção mais clara sobre o assunto. Outro pormenor interessante do inquérito é quanto à questão sobre quais os principais problemas a nível de ordenamento do território, onde 42% dos inquiridos responderam “restrições do uso do solo” (RAN e REN) e mais de metade queixou-se da burocracia da administração central. Na elaboração deste trabalho, os investigadores contactaram 201 Câmaras, mas conseguiram entrevistar apenas 82 autarcas. **Agentes** – Autores do livro (Luísa Schmidt, Joaquim Gil Nave e João Guerra), autarquias diversas.

³⁴³ Resulta da informação recolhida de artigo publicado no jornal *Diário de Notícias* de 11 de Janeiro de 2006 intitulado «Casas ilegais enfrentam choque tecnológico».

³⁴⁴ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Ricardo Garcia publicado no jornal *Público* de 28 de Setembro de 2005 intitulado «Problemas ambientais básicos ainda são preocupação».

Projecto Alcantara: Conferência “Casal Ventoso – Saudades que consomem”³⁴⁵. Desenho

– Construção de habitação social e realojamento de mais de 2000 pessoas que viviam no Casal Ventoso. Prédios de habitação social construídos nos bairros da Quinta do Cabrinha, do Loureiro e Ceuta sul. Deixaram as barracas incrustadas na íngreme encosta, desde a Avenida de Ceuta até à Rua Maria Pia, o emaranhado de construções e as ruelas, para habitarem prédios e viverem com vizinhos directamente relacionados com as suas habitações. **Processo** – As mais de 2000 pessoas que residiam no Casal Ventoso foram realojadas, em 1999, nos prédios de habitação social, um processo que se prolongou até 2001. Passados 7 anos, o projecto Alcantara veio, ontem (4 Fevereiro de 2006) promover uma conferência denominada “Casal Ventoso – Saudades que consomem”. **Agentes** – Associação do projecto Alcantara.

ALMADA

Parque Urbano na Mata de Santo António³⁴⁶. Desenho – Conclusão das obras do Parque Urbano na antiga Mata de Santo António com a construção de habitação para jovens.

Processo – O espaço começou por ser uma mata de uso público. A assembleia de freguesia sempre se recusou a ceder os terrenos à Câmara Municipal para a construção de habitação social. Serão ainda construídos para a total conclusão do Plano de Pormenor do Jardim Urbano o bairro de habitação jovem, a via que lhe dá acesso e 27 novos apoios de praia.

Agentes – Câmara Municipal de Almada; Assembleia de Freguesia da Costa da Caparica.

Plano para o Campo da Bola³⁴⁷. Processo – A Associação de Moradores do Bairro do Campo da Bola impugnou a proposta de plano de pormenor para esta área, sob o pretexto de a Câmara Municipal de Almada não ter respeitado os direitos dos proprietários. O plano de Pormenor PP3 foi elaborado no âmbito do Polis da Costa da Caparica e levado a cabo pela sociedade Costa Polis. O Bairro do Campo da Bola foi legalizado em 1978, através da Portaria 77/78 de 9 de Fevereiro, que define a cedência de direitos de superfície aos do solo das habitações aí construídas. A Câmara nunca realizou as respectivas escrituras. O plano de pormenor está a seguir a tramitação de aprovação. A Câmara argumenta que a referida portaria foi criada em consideração aos desalojados da ponte, que na prática hoje em dia já só são um ou dois no local. O bairro foi erguido ilegalmente após o 25 de Abril de 1974, ocupando uma área de cerca de 10 hectares. O Plano de Pormenor entrou para o Programa Polis de Caparica após a sua aprovação pela Assembleia Municipal. A Comissão de Moradores do Campo da Bola é a favor da requalificação prevista no programa Polis. **Desenho** - O desenho do plano de pormenor prevê a demolição de todas as vivendas ilegais e a sua substituição por 252 fogos de realojamento a criar em edifícios de 3 pisos. **Agentes** – Associação de

³⁴⁵ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Daniel Dam publicado no jornal *Diário de Notícias* de 5 de Fevereiro de 2006 intitulado «Casal Ventoso “Tinha espaço para umas couves e coelhos”».

³⁴⁶ Resulta de informação recolhida em artigo de autoria de Cláudia Rocha Monteiro para o jornal *Diário de Notícias* de 24 de Setembro de 2007 intitulado «'Nova' Mata de Santo António estará concluída em Outubro».

³⁴⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves para o jornal *Diário de Notícias* de 23 de Janeiro de 2005 intitulado «Moradores do Campo da Bola impugnaram plano de requalificação».

Moradores do Bairro do Campo da Bola, Câmara Municipal de Almada, sociedade Costa Polis, Comissão de Moradores do Campo da Bola.

Requalificação da Trafaria³⁴⁸. **Desenho** – O desenho da área envolverá um espaço de 100 hectares. **Processo** – O processo de requalificação da Trafaria irá surgir como um prolongamento do Polis da Caparica. A empresa Parque Expo está encarregada da elaboração de cenários de requalificação desta frente ribeirinha, ponderando a vocação turística deste território. A realização deste plano completa as intervenções a realizar na frente ribeirinha de Almada. Existem ainda estudos que pretendem avaliar o impacto negativo dos silos da empresa Silopor nos aglomerados urbanos vizinhos, bem como o avanço do mar junto à Trafaria, São João da Caparica e Cova do Vapor. O Estudo de Enquadramento Estratégico da Costa da Trafaria debaterá ainda a eventual nova ligação Algés-Trafaria. O estudo abrangerá a Arriba Fóssil da Costa da Caparica, a praia de São João, a frente ribeirinha desde a Cova do Vapor até à Trafaria incluindo Abas da Raposeira, Pica-Galo, Corvina, Torrão e Murfacém. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada, Parque Expo, Silopor.

Intervenção na zona ocidental de Almada. **Desenho** – Um estudo estratégico e planos especiais a desenvolver posteriormente vão definir o futuro de uma área de 300 hectares correspondente à zona poente de Almada onde existem áreas de propriedade do Estado com milhares de fogos de habitação social. Pretende-se diversificar os usos. O Plano Estratégico para Almada Poente irá definir uma rede de equipamentos, novos tipos de habitação e de actividades, tendo em conta a criação de emprego e o apoio aos residentes mais desfavorecidos. **Processo** – O Estado pretende transferir para a autarquia a responsabilidade da gestão desta área, competência que a autarquia não pretende assumir. O Estado optou por abrir concursos com vista à transferência do património habitacional para instituições particulares de solidariedade social ou autarquia na área do Plano Integrado de Almada. A Câmara já possui 4000 fogos e entende ser mais vantajoso ter este tipo de gestão distribuído por diferentes entidades. **Agentes** – Estado, Câmara Municipal de Almada.

Aprovação de processo de loteamento³⁴⁹. **Desenho** – Por deliberação da Câmara Municipal de Almada de 1996.05.08, 2000.02.16, 2002.06.05, 2003.01.08, 2003.06.18, 2005.09.21, foi aprovada a Operação de Loteamento para a Quinta das Rabanas, Freguesia da Charneca da Caparica – L-470/86. **Processo** – O processo de loteamento está disponível para consulta durante um período de 30 dias, podendo os interessados reclamar as deliberações. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada.

³⁴⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso para o jornal *Público* de 24 de Outubro de 2004 intitulado «Plano para requalificar Trafaria traça zonas de risco» e artigo escrito por Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 5 de Julho de 2004 intitulado «Câmara quer ordenar Trafaria».

³⁴⁹ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 18 de Outubro de 2005 intitulado «Edital n.º 54/2005».

Elevação da Costa da Caparica a Cidade³⁵⁰. **Desenho** – Maria Emília Sousa, presidente da Câmara Municipal de Almada diz que a cidade de Almada ganharia mais se não fosse desfragmentada em pequenas cidades e sim constitui-se contínuo urbano de 70 km². O presidente da Junta de Freguesia da Costa da Caparica defende a independência financeira de Almada, pois nos últimos 30 anos a única grande obra na Costa da Caparica terá sido a Avenida Atlântica e apenas existem 3 hotéis, um deles recente. **Processo** – Maria Emília de Sousa, presidente da Câmara Municipal de Almada discorda da proposta da Junta de Freguesia de elevar a cidade a Costa da Caparica; contudo, ambas estão de acordo com a importância de conclusão do Programa Polis. **Agentes** – Câmara Municipal de Almada e Junta de freguesia da Costa da Caparica.

SEIXAL

Passeio ribeirinho já faz parte da rotina de muitos³⁵¹. **Desenho** – Passeio ribeirinho com 2 km de extensão ao longo das margens da baía entre a Arrentela e o Seixal, ligando a Quinta da Fidalga, a Fábrica da Mundet e a Quinta dos Franceses; está prevista a criação de equipamentos de restauração, recuperação da zona entre o Núcleo Naval e a Quinta da Fidalga, desenvolvimento do turismo e revitalização do património. **Processo** – inaugurado em 2005, prevê-se a sua conclusão com a ligação entre a Arrentela e a Amora até ao final de 2007. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal.

Legalização de antiga área urbana ilegal³⁵². **Desenho** – Uma das maiores áreas urbanas de génese ilegal (AUGI) da Margem Sul (cerca de 200 hectares) deu um grande passo de reconversão. João Costa Lopes (presidente da Associação de Moradores dos Redondos) diz que Fernão Ferro, nos anos 80, não era mais que uma vasta zona de pinhal com algumas ruas abertas que dividiam os terrenos; hoje em dia, Redondos tem os 42 km de arruamentos praticamente todos alcatroados, esgotos, estação elevatória, electricidade, sinalização e espaços definidos para equipamentos e zonas verdes. **Processo** – Dia 29 de Outubro mais de 580 moradores assinaram “a divisão de coisa comum”, que permitirá a celebração de escritura a curto prazo; este foi o culminar de um processo que remonta aos anos 80. Criação de um Plano de Pormenor aprovado em 1993 e publicado em 1995, antecipando-se assim à lei das AUGI. **Agentes** – Associação de moradores dos Redondos.

³⁵⁰ Resulta da informação recolhida de artigo publicado escrito por Cristina Vargas no jornal *Diário de Notícias* de 7 de Janeiro de 2006 intitulado «Elevação contestada pela Câmara»

³⁵¹ Baseado no artigo da agência Lusa publicado no jornal *Diário de Notícias* de 13 de Agosto de 2007 intitulado «Passeio ribeirinho já faz parte da rotina de muitos».

³⁵² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Anabela Mendes para o jornal *Público* de 31 de Outubro de 2005 intitulado «Seixal legalizou antiga área urbana ilegal de duzentos hectares».

BARREIRO

Requalificação do centro³⁵³. **Desenho** – No Bairro das Palmeiras prevê-se a demolição de casas sem possibilidade de recuperação, sendo os seus ocupantes realojados em habitações sociais num terreno a ser cedido pela Quimiparque. Pretende-se eliminar a conotação de gueto que o bairro tem. Construção de equipamentos de proximidade (creche e centro de dia para idosos). O Bairro das Palmeiras tem 630 moradores, 280 edifícios de habitação permanente, dos quais 70% são arrendados. Existem agregados familiares com carências habitacionais que não estão inscritos no Plano Especial de Realojamento. A Câmara pretende dinamizar o processo declarando o bairro como Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística e criar uma sociedade de reabilitação urbana para gerir o património edificado. **Processo** – Candidatura do Bairro das Palmeiras (até Abril de 2005) e do centro histórico (até ao Verão de 2005) ao programa Prohabita. Uma centena de famílias residente no Bairro das Palmeiras está inscrita desde 1993 no Plano Especial de Realojamento. O centro histórico do Barreiro já se encontra declarado como área crítica desde meados dos anos 90 sem que no entanto tenham sido feitas obras de vulto. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro, Instituto Nacional da Habitação, Quimiparque.

Reabilitação de bairros degradados³⁵⁴. **Desenho** – O Bairro das Palmeiras é composto por 800 pessoas que residem em 370 edifícios, na maioria arrendados; destes edifícios cerca de 34% estão em más condições, 3,5% em ruínas, 43% das casas apenas têm 1 quarto e 18% não possuem sanitários. Outro bairro a ser proposto para o programa Prohabita é o Barreiro Velho – foi o ponto de partida da cidade do Barreiro, apresenta uma paisagem urbana decrépita e graves deficiências ao nível das condições de higiene e de habitabilidade. **Processo** – A Câmara do Barreiro candidatou-se ao programa Prohabita, com o objectivo de recuperar o Bairro das Palmeiras. A proposta de intervenção, caso venha a ser aprovada, implicará a construção de habitações de custos controlados, em terrenos da Quimiparque, onde serão realojados os residentes dos pátios do Bairro das Palmeiras. No caso do Bairro do Barreiro Velho a proposta de intervenção aposta na reabilitação de espaços verdes, na construção de habitação, na demolição dos equipamentos em ruínas, no reordenamento da rede de transportes colectivos e no consequente desenvolvimento da economia local. Nesta fase, a autarquia encontra-se na preparação das candidaturas ao programa Prohabita e o Bairro das Palmeiras já tem aprovado a declaração de Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro.

Início do Programa Polis³⁵⁵. **Desenho** – As obras incluem a recuperação da Caldeira do Alemão. Esta obra insere-se num conjunto mais vasto de intervenções que incluem o arranjo

³⁵³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito para o jornal *Público* de 23 de Dezembro de 2004 intitulado «Barreiro quer recuperar Bairro das Palmeiras e centro histórico».

³⁵⁴ Resulta da informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 15 de Junho de 2005 intitulado «Barreiro procura fundos para reabilitar bairros degradados».

³⁵⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves para o jornal *Público* de 16 de Fevereiro de 2005

das margens do rio Coina até à estação fluvial do Barreiro. Inclui também a construção de um parque ribeirinho em Santo André, ciclovias ao longo da marginal, áreas pedonais, unidades comerciais e de restauração e anfiteatro para espectáculos ao ar livre. Por último, pretende-se a ligação ao Parque Urbano dos Casquilhos, existente. **Processo** – O início das obras ocorre dois anos e meio após a aprovação do programa Polis do Barreiro. Este programa envolve investimentos de 8 milhões de euros e abrange uma área de 22 hectares. O atraso no início das obras deveu-se à necessidade de obter uma autorização para a intervenção na área, tendo sido necessário comprovar o reconhecível interesse público da mesma. A extensão da intervenção para a zona ribeirinha de Alburrica ficou comprometida pelo facto de se tratar de terrenos propriedade de privados. **Agentes** – Câmara Municipal do Barreiro.

MOITA

Modificação da Avenida 1º de Maio³⁵⁶. **Desenho** – A avenida vai passar a ter 4 faixas e duas rotundas. O projecto abrange 25 ha e tem um investimento previsto de mais de 2 milhões de euros. A obra está dividida em várias fases. A primeira abrange o troço entre o Campo do Vinhense e o entroncamento com a Avenida Almada Negreiros, onde se pretende requalificar o espaço ganho, com afastamento da avenida do rio, onde se pretende construir uma ciclovia (1,5 km), percursos pedonais, bolsas de estacionamento e o arranjo paisagístico das áreas adjacentes. As fases posteriores contemplarão o reforço do acesso ao futuro Pavilhão Gimnodesportivo (a construir na Quinta da Carvalheira), intervenções de nível estrutural nas redes de drenagem de esgotos (pluviais e domésticos), abastecimento de água e iluminação pública. **Processo** – Obra inserida na Operação de Revitalização da Vila de Baixa da Banheira prevista no “mini-Polis da Moita”. O Polis da Moita abrange uma área de quase 180 mil m² envolvendo um orçamento de cerca de 6 milhões de euros, 4 dos quais financiados pelo programa. **Agentes** – Câmara Municipal da Moita

Baixa da Banheira³⁵⁷. **Desenho** – O desenho da Avenida 1º de Maio passará a ter faixa dupla em cada sentido para melhorar trânsito e acessibilidades. Está a decorrer o reperfilamento numa área de 25 hectares, com o objectivo de valorizar um troço desta via que estabelece a relação com o rio. O espaço ganho ao rio pelo desvio da via será objecto de intervenção. Será ainda construída uma ciclovia com 1,5 km, percursos pedonais, bolsas de estacionamento e arranjos paisagísticos das zonas adjacentes. Prevê-se o reforço da ligação ao futuro pavilhão gimno-desportivo a construir na Quinta da Carvalheira, para além de intervenções ao nível das redes de esgoto pluvial e doméstico, abastecimento de água e iluminação pública. A intervenção abrange uma área de cerca de 18 hectares e envolve um orçamento de cerca de seis milhões de euros. **Processo** – A obra insere-se na Operação de Revitalização da Vila da Baixa da Banheira, prevista no mini-Polis da Moita, a concluir até Julho. Terminado o troço

intitulado «Zona ribeirinha do Barreiro começou a ser requalificada».

³⁵⁶ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 30 de Março de 2005, intitulado «Baixa da Banheira alarga Av. 1º de Maio».

³⁵⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Bruno Alves para o jornal *Público* de 30 de Março de 2005 intitulado «Baixa da Banheira alarga Av. 1º de Maio».

entre o campo do Vinhense e o entroncamento com a Avenida Almada Negreiros, proceder-se-á à requalificação do espaço ganho por se ter afastado a avenida do rio. No último trimestre de 2005 será construída a ciclovia. O Polis da Moita financia 4 dos 6 milhões de euros da obra.

Agentes – Câmara Municipal da Moita, União Europeia.

MONTIJO

Revisão do PDM³⁵⁸. **Desenho** – Reduzir o consumo do território com habitação; a capacidade existente permite a ocupação com 100 mil habitantes. A revisão do PDM pretende aumentar os espaços afectos a indústria, comércio, serviços, floresta e agricultura. Alargamentos pontuais serão considerados quando contribuírem para rematar perímetros urbanos. O objectivo da revisão é a definição do desenvolvimento local. O município prevê ainda começar a taxar agravadamente os proprietários de terrenos que não os utilizem. Espera-se ainda do novo plano maior poder de decisão, a definição de uma estratégia para os próximos 15/20 anos, tendo em conta a recuperação dos núcleos históricos de Montijo, Sarilhos Grandes, Canha e Atalaia. A rede viária não deve sofrer alterações. **Processo** – A pressão urbanística aumentou com a entrada em funcionamento da ponte Vasco da Gama. Entretanto mantêm-se muitos terrenos expectantes só à espera de melhor oferta. O PDM foi publicado em 1997. A revisão foi iniciada com reuniões com os presidentes das oito freguesias do concelho. O processo de especulação parece estar a ter efeito também em áreas industriais, como na Zona Industrial do Pau Queimado, onde há décadas existem lotes por ocupar. **Agentes** – Câmara Municipal do Montijo, Universidade Técnica de Lisboa e consultores externos.

ALCOCHETE

Jardim do Largo de São João; Posto de Turismo do Largo da Misericórdia. Processo – Arranque em 2004 com a homologação do projecto Setúbal Digital, e apresentação deste em Dezembro do mesmo ano. O portal é promovido pela AMDS em representação de 7 das 9 autarquias (excepto Seixal e Almada), em parceria com o IPS e a AERSET no âmbito do POSI. Prevê-se a conclusão em Dezembro de 2006. A longo prazo o projecto será gerido por uma empresa intermunicipal de capitais maioritariamente públicos. **Agentes** – Associação de Municípios do Distrito de Setúbal (AMDS), todas as autarquias do distrito excepto Almada e Seixal, Pedro Martins (representante do Programa Operacional Sociedade da Informação (POSI)), Instituto Politécnico de Setúbal (IPS), Associação Empresarial da Região de Setúbal (AERSET), Comissão Executiva do Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal (PEDEPES).

SETÚBAL

Centro para sem-abrigo em Setúbal³⁵⁹. **Desenho** – Terreno localizado na Estrada da Graça (Quinta da Parvoíce) perto da zona portuária, propriedade do IGAPHE. Terá um custo de 50 mil

³⁵⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 25 de Agosto de 2004 intitulado «Novo PDM limita novas construções».

³⁵⁹ Resulta de informação recolhida do artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 7 de Maio de 2005, intitulado «Setúbal vai ter centro para sem-abrigo».

euros e incluirá a recuperação de um edifício já existente. Prevê-se a abertura em 2006.

Processo – Em Maio de 2005 foi aprovada a proposta de aquisição do terreno para o centro. Em Abril deste mesmo ano já tinha sido apresentada uma candidatura ao PROGRIDE (Programa para a Inclusão e Desenvolvimento) no valor de 250 mil euros por 4 anos. Pretende-se ainda mobilizar parceiros com intervenção na área social.

Agentes – Câmara Municipal de Setúbal, IGAPHE, UE, Centro de Atendimento a Toxicodependentes, Centro de Recuperação, IPSSs de Setúbal, Cáritas Diocesana de Setúbal.

Bairro da Bela Vista³⁶⁰. **Desenho** – O Bairro da Bela Vista tem 1256 fogos e 4400 habitantes. A organização permite a criação de subdivisões do espaço; existem três subespaços: o bairro amarelo, o azul e o cor-de-rosa. A organização tipológica das habitações é feita por galerias de acesso aos apartamentos. O Proqual inclui a reabilitação de toda a área, bem como a construção do Parque Verde Urbano da Bela Vista e o Mercado Municipal 2 de Maio.

Processo – O Bairro da Bela Vista foi inaugurado há 32 anos (1973). Antes do 25 de Abril ocorreu a aquisição dos terrenos com a finalidade de construir um bairro para os funcionários da Setenave (resultante de contrato entre esta empresa, a Câmara Municipal de Setúbal e a Seguradora Império). A revolução e a crise da Setenave fizeram com que o bairro construído pelo IGAPHE servisse para resolver problemas habitacionais de diferentes origens (da cidade, mas também de populações retornadas das ex-colónias). O bairro foi construído em três fases, divididas geograficamente. O Proqual (Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa) foi iniciado em 2002 e terminará em 2006 em resultado de um protocolo entre a Câmara Municipal de Setúbal e a CCDRLVT, com um orçamento de 23,5 milhões de euros a aplicar nos bairros setubalenses 20 de Julho, 2 de Abril, 25 de Abril e Terras de Baixo. Até à data foi finalizado o Parque Verde Urbano da Bela Vista e foi iniciada a construção do Mercado 2 de Abril, estando executado 23% do programa, devido a atrasos e falta de verbas, faltando construir o Centro Cívico, o pavilhão gimno-desportivo, executadas as acções sociais projectadas e a reabilitação urbana do bairro, estimada em 8 milhões de euros. A Câmara Municipal de Setúbal já apresentou 18 projectos de natureza social que não obtiveram ainda resposta da CCDRLVT. O Bairro da Bela Vista³⁶¹ insere-se na freguesia de São Sebastião, que nos últimos censos de 2001 registava 52 mil habitantes. Os ocupantes do bairro são 60% de nacionalidade portuguesa e os restantes 40% incluem nacionais dos PALOP, Timor, Brasil e Europa de Leste. Cerca de 45% da população tem menos de 24 anos e 8% tem mais de 65 anos. A taxa de desemprego do bairro ronda os 16%. Perto de 50% tem a instrução primária e 10% são analfabetos. CCDRLVT. Sendo a quinta freguesia mais populosa do país, com 21 mil quilómetros quadrados, concentra a quase totalidade dos bairros sociais do concelho, acolhe a Feira de Santiago no novo parque de exposições, o Instituto Politécnico de Setúbal com seis mil alunos, uma escola profissional, um

³⁶⁰ Resulta de informação recolhida de artigos escritos por Nuno Ferreira para o jornal *Público* de 2 de Abril de 2005 intitulados «Bela Vista recebe Sampaio com razões de queixa» e «Proqual passou ao lado dos problemas».

³⁶¹ De acordo com o artigo de autoria de Cristiana Vargas para o jornal *Diário de Notícias* de 28 de Setembro de 2004 intitulado «... ao grande bairro com 52 mil pessoas».

hipermercado, o Arquivo Distrital e a piscina das Manteigadas; aí vai ser construído o novo estádio do Vitória de Setúbal e edificados oito mil fogos no âmbito do projecto Nova Setúbal. Encontra-se ainda em construção uma pista de atletismo. **Agentes** – Setenave, Câmara Municipal de Setúbal, Seguradora Império, IGAPHE.

PALMELA

Abertura de consulta pública³⁶². **Processo** – Abertura de consulta pública por um período de 30 dias para recolha de sugestões ao plano de pormenor para a reconversão da área urbana de génese ilegal Quinta da Canasta-Terrim-Pinhal Novo e estabelecimento de medidas preventivas, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 77º do DL 380/99 de 21/11 e deliberado na reunião de Câmara de 22 de Junho de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

Abertura de consulta pública³⁶³. **Processo** – De 9 de Fevereiro a 10 de Março, nos paços do concelho da Câmara Municipal de Palmela e Grupo Desportivo Airense, decorre o período de consulta pública do Plano de Pormenor de Aires, com sessão pública de esclarecimento no dia 3 de Março às 21h00 no salão paroquial de Aires. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

Plano de Pormenor de reconversão urbanística da Área Urbana de Génese Ilegal (AUGI) a norte dos Olhos d'Água³⁶⁴. **Processo** – Abertura do período de consulta pública, por um período de 30 dias a contar após a publicação do Aviso na II Série do Diário da República. **Desenho** - Durante o período de consulta pública, os elementos preparatórios do Plano estão patentes ao público na Câmara Municipal de Palmela e na Junta de Freguesia da Quinta do Anjo. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

Plano de Pormenor de reconversão urbanística da Área Urbana de Génese Ilegal (AUGI) do Bairro Assunção Piedade (Barra Cheia)³⁶⁵. **Processo** – Abertura do período de consulta pública a ter início após a publicação do Aviso na II Série do Diário da República. **Desenho** - Durante o período de consulta pública, os elementos preparatórios do Plano estão patentes ao público na Câmara Municipal de Palmela e na Junta de Freguesia de Quinta do Anjo. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

Abertura de consulta pública³⁶⁶. **Processo** – Abertura de consulta pública por um período de 30 dias para recolha de sugestões para o Plano de Pormenor para a reconversão da área urbana de génese ilegal Quinta da Canasta-Terrim-Pinhal Novo e estabelecimento de medidas

³⁶² Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Palmela publicado no *Diário de Notícias* de 22 de Julho de 2005.

³⁶³ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Palmela publicado no *Diário de Notícias* de 6 de Fevereiro de 2005.

³⁶⁴ De acordo com artigo para o jornal *Diário de Notícias* de 28 de Setembro de 2005 intitulado «Plano de Pormenor de iniciativa municipal com o apoio da administração conjunta com vista à reconversão urbanística da AUGI a norte dos Olhos D'Água».

³⁶⁵ De acordo com artigo para o jornal *Diário de Notícias* de 30 de Setembro de 2005 intitulado «Plano de Pormenor de iniciativa municipal (em modalidade simplificada) com vista à reconversão urbanística da AUGI do Bairro da Assunção Piedade (Barra Cheia)».

³⁶⁶ Resulta da informação recolhida de um aviso da Câmara Municipal de Palmela publicado no jornal *Diário de Notícias* de 22 de Julho de 2005.

preventivas, conforme o disposto no n.º 2 do artigo 77º do D-L 380/99 de 21/11 e deliberado na reunião de Câmara de 22 de Junho de 2005. **Agentes** – Câmara Municipal de Palmela.

O VALOR DO VAZIO

Os elementos singulares e as restantes dinâmicas têm padrões de localização específicos e em comum o facto de por vezes o factor determinante ser o da localização de prévia propriedade do solo. Esse facto afigura-se como relevante, uma vez que a capacidade construtiva inicial é reduzida, nula ou distinta da pretendida. Este facto liga as quatro dinâmicas identificadas com a interrogação acerca do valor do vazio.

NACIONAL

Avaliação de proposta de alteração ao regime da Reserva Ecológica Nacional³⁶⁷. **Desenho**

– Esta proposta não é ainda a revisão global do regime jurídico da REN, previsto no programa do Governo. A REN compreende zonas consideradas imprescindíveis para o equilíbrio ecológico, como por exemplo áreas declivosas, águas interiores, praias, dunas, arribas, ilhas e sapais. Em 2005 a legislação proibia a construção na REN, exceptuando empreendimentos de interesse público, o que do ponto de vista de autarcas e empresários vem colocar um obstáculo ao desenvolvimento. Apresentação por parte do ministro do ambiente (2 de Novembro de 2005) de «seis bandeiras» – de actuação em vertentes como o litoral, a conservação da natureza, as cidades, a água, as alterações climáticas e o cadastro. As verbas totais para 2006 estimaram-se inferiores às de 2005. O orçamento prevê mais dinheiro do Estado para investir em projectos – 170 milhões de euros em 2006, contra 146 milhões em 2005. Para conseguir superar o que fora investido em 2005, o Ministério do Ambiente terá uma taxa elevada de execução financeira, na ordem dos 86%. Reafirmação da não privatização da *holding* pública Águas de Portugal (AdP). **Processo** – João Ferrão, secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, comunicou a 2 de Novembro de 2005, durante a discussão do orçamento do Ministério do Ambiente na Assembleia da República, que iria ser enviada nova proposta por parte do Ministério do Ambiente até finais de Novembro de 2005, sobre o que pode ou não ser feito nas áreas de Reserva Ecológica Nacional (REN). No período de 1995-1999 proposta de alteração de usos compatíveis. De 2002-2004 surge proposta de alteração radical do regime da REN (mais poderes às autarquias na definição e gestão). **Agentes** – Ministério do Ambiente, Francisco Nunes Correia, Conselho de Ministros, Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, João Ferrão, assessora de imprensa do ministério, Maria João Rocha.

³⁶⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Ricardo Garcia publicado no jornal *Público* de 3 de Novembro de 2005 intitulado «Governo avalia proposta de alterações à Reserva Ecológica Nacional ainda este mês».

SINTRA, CASCAIS, OEIRAS E AMADORA

Acerca de estudo para devolver ribeiras às populações³⁶⁸. **Desenho** – Criação de corredores de protecção e parques urbanos junto às linhas de água, através da integração urbanística, exploração do potencial de recreio e lazer, reposição de coberto vegetal adequado e consolidação e reforço da capacidade de retenção e infiltração hídricas. Inclui quatro principais linhas de água: rio Jamor, ribeiras de Barcarena, da Laje e de Caparide. A ribeira da Laje apresenta situações de prédios construídos em leitos de cheia (em Algueirão-Mem Martins), bem como deposição de detritos e recepção de águas residuais domésticas e industriais procedentes de construções isoladas sem rede de esgoto. Pretende-se com o estudo a desenvolver associar as áreas de protecção com manchas próximas de reserva ecológica e agrícola. Prevê-se a criação de uma rede de parques urbanos e centros de interpretação e protecção ambiental. Integra a proposta já elaborada para o parque urbano proposto no plano de sustentabilidade ecológica e de ordenamento do vale de Caparide (do arquitecto Gonçalo Ribeiro Telles), e prevê-se ainda a demolição de construções clandestinas na ribeira da Laje, a intervenção da ribeira de Barcarena no âmbito do programa Polis para a Baixa do Cacém e a recuperação de margens da ribeira do Jamor, junto ao complexo desportivo de Queluz e a concretização do parque ecológico de Belas. A proposta prevê a criação de contratos de ribeira para um maior envolvimento dos diferentes agentes que possam intervir nas acções a desenvolver. **Processo** – A empresa de saneamento e o Instituto de Agronomia celebraram um protocolo para a elaboração de um estudo para a requalificação dos sistemas ribeirinhos do Estoril. O intenso desenvolvimento urbano dos anos 70 e 80 resultou em densificação e construção caóticas afectando aglomerados com valor histórico, tais como Oeiras, Cascais e Sintra. As ribeiras foram afectadas por este processo, ao receberem efluentes sem tratamento, serem objecto de erosão e de impermeabilização e obstrução dos leitos de cheias. A intervenção do Grupo de Trabalho de Cheias da região de Lisboa definiu zonas de protecção para as ribeiras da Laje, Jamor, Vinhas e Colares, ficando por publicar as de Barcarena e Caparide, entre outras. Construções em leitos de cheia, ausência de tratamento de efluentes são outros aspectos que relevam deste estudo. Permitiu ainda quantificar a construção em leito de cheia: nas bacias das ribeiras de Caparide e da Laje varia entre 30,8% e 45,8%. O investimento global desta intervenção poderá alcançar 25 milhões de euros, estando a primeira fase estimada em 10 milhões. A proposta à época implicaria o financiamento em 25% por parte da Câmara de Sintra, solicitando-se o financiamento através de fundos comunitários do restante montante. A capacidade do município de Sintra de garantir a sua verba dependeria da aceitação do aumento de tarifas previsto com a ampliação da Estação de Tratamento de Águas Residuais da Guia, podendo ser a Sanest a realizar os trabalhos. **Agentes** – Sanest (empresa responsável pelo saneamento básico da Costa do Estoril), Instituto Superior de Agronomia, municípios de Amadora, Oeiras, Sintra e Cascais, União Europeia.

³⁶⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião para o jornal *Público* de 2 de Dezembro de 2002 intitulado «Estudo para devolver ribeiras às populações».

SINTRA

Estaleiro ilegal³⁶⁹. **Desenho** – O estaleiro de obras, instalado no espaço destinado a futuro Espaço Natural e Cultural de Colaride, Sintra, do tamanho de um campo de futebol, foi instalado para a edificação da urbanização da Quinta das Flores. A empresa é acusada pela autarquia de ter removido do local centenas de metros quadrados de terras para a construção do campo de golfe do empreendimento Cabanas, em Oeiras. A Câmara Municipal de Sintra garante que o estaleiro não tem licença, mas foi tolerado durante o período de construção da Quinta das Flores, que confina com o Espaço de Colaride. **Processo** – Em 1998, nos terrenos onde a Câmara quer criar o futuro Parque de Colaride, a empresa construtora iniciou terraplanagens na parte sul da Estação Arqueológica da Barôta, onde ergueu um pavilhão metálico, embargado em 1999. A empresa retirou o pavilhão, depois de a Câmara ameaçar com uma intervenção coerciva. Em 2000, no futuro Parque de Colaride, instalou-se a pouco e pouco a empresa e seus trabalhadores. Em 2002 a situação mantém-se. Para resolver a situação, a Câmara Municipal marcou em Dezembro de 2002 uma reunião com a administração da empresa, que em Abril não acatou uma ordem do município de retirar os materiais de construção. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra. Empresa Construções Pimenta & Rendeiro Associação Ambientalista Olho Vivo.

Atentado ambiental em pleno Parque Natural Sintra-Cascais³⁷⁰. **Desenho** – Alargamento de caminhos florestais, para protecção contra incêndios, serviram para o depósito de inertes. **Processo** – A família Correia de Campos, proprietária de várias parcelas na zona da Tapada do Saldanha, que foi durante vários anos devastada por incêndios, associou-se ao Centro de Natureza da Penha Longa para o desenvolvimento de melhoramentos e recuperação do património natural que possuía. Estes, com base num parecer favorável emitido pelo director do Parque Natural Sintra-Cascais (PNSC) para arranjos urgentes dos caminhos, promoveram nos últimos dois anos e meio várias intervenções. No entanto o PNSC levantou três autos de notícia por intervenções contrárias ao regulamento do parque: Maio de 2003 – vazamento de entulhos, alterações de relevo, construções sem respectivo licenciamento e abertura de um caminho; Outubro 2003 – abate de arvoredos e ampliação e modificação de caminhos; Abril 2004 – alteração de linhas de água e materiais depositados de origem desconhecida (que poderão estar contaminados). O parque natural mandou parar arranjos defendendo que as intervenções à revelia do regulamento do parque e da Rede Natura 2000 constituem um atentado ambiental lesivo da biodiversidade e de uma paisagem que é património da humanidade. **Agentes** – Parque Natural Sintra-Cascais e Centro Natural da Penha Longa.

Problema de mau cheiro atribuído a ruptura de conduta³⁷¹. **Desenho** – Esgotos do centro histórico de Sintra correm em comum com as águas pluviais, sem qualquer tratamento para a

³⁶⁹ De acordo com artigo para o jornal *Público* de 2 de Dezembro de 2002 intitulado «Estaleiro ilegal no parque de Colaride tem dias contados».

³⁷⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 13 de Maio de 2005 intitulado «Alargamento de caminhos na serra de Sintra provoca “atentado ambiental”».

³⁷¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 1 de Julho

ribeira de Colares, que por sua vez desagua na Praia das Mações, resultando intenso mau cheiro. Cerca de 700 moradores não estão ligados à rede de saneamento. O abatimento das calçadas provocado pelos muitos ratos que andam nos esgotos é outro dos problemas de saúde pública. O mau cheiro no Vale do Rio do Poro, lugar frequentado por visitantes, é associado a uma ruptura da conduta. Os esgotos da Vila Velha canalizados em colectores unitários juntam efluentes domésticos e pluviais, tal como parte do Bairro de S. Pedro. Além deste bairro já possuir rede de saneamento faltam as ligações e a substituição dos velhos colectores do centro histórico. **Processo** – Os efluentes do casco antigo são canalizados para a ribeira de Sintra desde 2004 pelo colector unitário, que está ligado à ETAR do Sistema I da ribeira de Colares, podendo existir algumas ligações clandestinas para a ribeira. No caso do Rio do Porto, os serviços detectaram uma ruptura no colector, procedendo posteriormente à sua reparação, para dissipar os maus cheiros. Para a separação dos efluentes, é necessária uma resolução integrada com o centro histórico, pretendendo os SMAS autorização por parte do gabinete municipal para o iniciar das obras. As prioridades passam por resolver o problema das infra-estruturas – saneamento básico – sendo necessária uma acção concertada com outros operadores – EDP e comunicações. É recusada a falta de verbas como justificação pela demora da requalificação do espaço público. **Agentes** – Presidente da Junta de Freguesia de São Martinho, Adriano Filipe; presidente dos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento (SMAS), Baptista Alves; vereador da Cultura e Turismo, Cardoso Martins.

Apresentação de Plano Verde para Sintra³⁷². **Desenho** – Criação de uma estrutura ecológica urbana, mediante a realização de planos de reabilitação do espaço público, sendo esta uma das oito medidas do *Plano Verde* para Sintra, documento a integrar na revisão do PDM. O plano pretende avaliar as potencialidades ecológicas do território de modo a elaborar uma proposta de delimitação da Estrutura Ecológica Municipal, assim como avaliar as suas implicações na ocupação do território municipal pelas diversas actividades humanas. O plano apresenta oito medidas genéricas indispensáveis para mudar o rumo do concelho: aprovação de uma estrutura ecológica e sua integração na revisão do PDM; adaptação das áreas urbanizáveis às zonas com aptidão ecológica à edificação; requalificação urbana, criação de percursos para bicicleta e para peões, estabelecimento de percursos culturais com o incentivo à recuperação do património e incremento do agro-turismo, recuperação do Monte da Parada (Rio de Mouro) e do Parque de Colaride (Cacém) – espaços naturais com vegetação autóctone, incentiva a *green services* – arrendamento para hortas ou percursos ecológicos, instituição de entidade reguladora da exploração da pedra. **Agentes** – Instituto Superior de Agronomia, sob coordenação da arquitecta paisagista Manuela Raposo Magalhães; presidente da Câmara Municipal de Sintra, Fernando Seara; vereadora do Ambiente, Guadalupe Gonçalves.

de 2005 intitulado «Esgotos no centro histórico de Sintra dividem autarcas».

³⁷² Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 22 de Setembro de 2005 intitulado «Sintra apresenta *Plano Verde* para “curar” feridas».

Viabilização de aterro para resíduos da indústria da pedra³⁷³. **Desenho** – Aprovação de localização de aterro para deposição de resíduos da indústria dos mármore em Terrugem, em solos agrícolas, classificados no PDM como espaço natural e cultural. O espaço mede cerca de 5 hectares, tem uma capacidade para 372 mil metros cúbicos e pode atingir 25 metros de altura. Pretende-se com a criação desta infra-estrutura concentrar num local os resíduos dispersos por diferentes pontos do concelho. **Processo** – A empresa Gestilamas requereu uma certidão de aprovação de localização do referido espaço. **Agentes** – Câmara Municipal de Sintra, empresa Gestilamas.

Inauguração de parque urbano³⁷⁴. **Desenho** – O parque com uma área de 2,2 hectares, possui um anfiteatro, um pequeno circuito de manutenção, um ringue de patinagem, tanques com jogos de água, instalações sanitárias e uma cafetaria com esplanada. **Processo** – No passado dia 30 de Abril de 2005 foi inaugurado um espaço verde e de lazer, no âmbito da requalificação de uma freguesia sintrense, espaço este que tem o seu projecto desde 1996. Foram investidos 1 milhão de euros no parque urbano, com vista a juntar-se com a, já em construção, casa da cultura e um centro de dia e residência para idosos; para além disso já se encontra projectado um polidesportivo coberto e um campo de jogos. **Agentes** – Junta de Freguesia de Mira Sintra.

LOURES, LISBOA E SEIXAL

Planos Verdes³⁷⁵. **Desenho** – Crítica a vários tipos de “ideias feitas de Portugal”, vindo estas a criar obstáculos ao desenvolvimento: ao contrário dos valores apontados – 28% de solo agricultáveis, dos quais 12% realmente produtivos –, Telles contrapõe que 40% dos solos são aceitáveis para a agricultura, segundo um inventário recente. Telles refere que o problema advém de se considerar a cultura de cereais, típicas de países nórdicos, sendo Portugal um país mediterrâneo. A Reserva Agrícola Nacional (RAN) e a Reserva Ecológica Nacional (REN) são um obstáculo ao desenvolvimento dos municípios, assim como a ideia de que Portugal só tem terra boa para floresta. Telles salienta que a revisão da REN e da RAN será elaborada pelas pessoas que mais criticam estas figuras e refere ainda que a monocultura da floresta é uma importação do centro e norte da Europa, mas condenada a não sobreviver pela concorrência das madeiras do Brasil e Angola. Bruno Soares refere que, tal como as estruturas verdes, o problema da REN é que não existem mecanismos de gestão, logo não são geríveis. Salienta então que é necessário redefinir estas áreas. Manuela Raposo Magalhães opõe-se salientando que pelo facto de existirem problemas com a RAN e REN não é razão para que desapareçam estas figuras. **Processo** - No caso de Lisboa, critica-se o crescimento desequilibrado, resultando em zonas suburbanas desumanas, por causa do uso na construção, tal como o sistema de vegetação de enquadramento para a acção humana. Na lezíria de

³⁷³ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Luís Filipe Sebastião publicado no jornal *Público* de 21 de Maio de 2005 intitulado «Sintra quer viabilizar aterro para resíduos da indústria da pedra».

³⁷⁴ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Fernanda Ribeiro publicado no jornal *Público* de 30 de Abril de 2005 intitulado «Mira Sintra recebe parque esperado há uma década».

³⁷⁵ Resulta de informação recolhida de artigo publicado no jornal *Público* intitulado «Território em debate – Planos Verdes de Lisboa, Loures e Seixal».

Loures surgem construções novas todos os dias. A ocupação indiscriminada dos solos – o sistema artificial edificado não tem intervalos – provoca outro problema, o do abastecimento, e ainda se se considerar o espaço produtivo, como será possível produzir os bens necessários? O crescimento caótico tem muitas vezes como responsáveis os promotores privados, que simplesmente pretendem lucros, construindo para tal loteamentos sem fim, com uma péssima qualidade urbana, tendo ainda um completo desconhecimento do funcionamento da paisagem. Para a resolução deste problema, os construtores têm de ser proibidos de fazer determinadas acções. Coloca-se ainda outros conceitos, como a discussão entre estrutura urbana e estrutura verde, ou seja um debate entre dois modelos de cidade: cidade contínua e compacta e o da cidade descontínua. A agricultura não resolve tudo, terá de ser a realidade existente o ponto de partida, e não as resoluções imaginadas teoricamente, para resolver os problemas. **Agentes** – Gonçalo Ribeiro Telles, coordenador do plano verde de Lisboa e da estrutura ecológica da cidade. Manuela Raposo Magalhães, arquitecta paisagista responsável pelo Plano Verde do Concelho de Loures e professora do Instituto de Agronomia. Paulo Pais, Presidente da CDRSul, Bruno Soares, arquitecto.

VILA FRANCA DE XIRA (E BENAVENTE)

Companhia das Lezírias procura localização para Safari Park³⁷⁶. **Desenho** - O Safari Park ocupará uma área de cerca de 200 hectares e corresponderá a um investimento de 5 milhões de euros. A localização não se encontra definida mas não deverá afectar as áreas ocupadas por pastagens para 3300 cabeças de gado nem os dez mil hectares de área florestal nem a área de montado. **Agentes** – Companhia das Lezírias, Instituto para a Conservação da Natureza, Liga de Protecção da Natureza, União Europeia, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

VILA FRANCA DE XIRA

Vila Franca de Xira³⁷⁷ – **Observatório de aves. Desenho** – Criação de centro de observação de aves na Lezíria Sul a instalar nas antigas salinas de Saragoça. Os terrenos pertencem à Companhia das Lezírias, em área de reserva integral do estuário do Tejo, a quatro quilómetros a norte da Ponta da Erva. O espaço irá aproveitar as antigas marinhas e os tanques de piscicultura desactivados há cerca de vinte anos. O protocolo prevê a cedência do espaço, a divulgação e apoio da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e as associações assegurarão o funcionamento do centro. Os visitantes serão acolhidos e as exposições sobre fauna regional serão exibidas em construções de madeira pré-fabricadas amovíveis. O observatório realizará visitas guiadas e funcionará em articulação com outros pólos turísticos, tais como o pólo do Cabo (em construção), o centro equestre de Braço de Prata e a Adega de Catapereiro. A Liga Para a Protecção da Natureza irá proceder a candidatura a fundos comunitários após a assinatura do protocolo. **Processo** – A criação deste centro resultará de um protocolo a assinar

³⁷⁶ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Helena Santareno publicado no jornal *Diário de Notícias* de 6 de Junho de 2005 intitulado «Companhia das Lezírias lança projecto de "safari park"».

³⁷⁷ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 13 de Junho de 2005 intitulado «Vila Franca de Xira vai criar observatório de aves na lezíria».

pela Liga Para a Protecção da Natureza, Aquaves, e Companhia das Lezírias. Este protocolo e a decisão de instalar o centro neste local foram antecidos de uma proposta de 2003 de instalar o observatório junto à Ponta da Erva. A impossibilidade de observar as aves no Tejo implicava a criação de lagos artificiais. A dificuldade de aprovação expectável por parte das entidades que tutelam a Reserva Natural do Estuário do Tejo levou ao abandono dessa localização. **Agentes** – Liga Para a Protecção da Natureza, Aquaves, Companhia das Lezírias, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Expectativas relativamente ao Estuário do Tejo³⁷⁸. Desenho – Complexo lúdico e turístico no Cabo da Lezíria (junto ao extremo sul da Ponte Marechal Carmona) e um outro empreendimento no Mouchão da Póvoa, espaço com 800 hectares. Áreas parcialmente abrangidas pela Reserva Natural do Estuário do Tejo e totalmente abrangidas pela Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo. A proposta para o Cabo da Lezíria visa utilizar os edifícios aí existentes: um conjunto de armazéns agrícolas, edifícios de apoio, uma pequena praça de toiros e um cais. O investimento previsto de cinco milhões de euros pretende criar um parque temático relacionado com a cultura e as tradições da campina das lezírias, virado para Lisboa e Vale do Tejo e com expectativas de atrair 100 mil espectadores/ano. Prevê-se a criação de um pequeno hotel de 17 a 20 quartos, restaurantes, cafetaria, salões de baile, locais de encontro, campo de golfe, clube de campo, casa de artes e ofícios, espaços infantis, jogos de água e parque de feiras e arraiais. Metade dos 14 hectares serão ocupados com este programa e o restante espaço será ocupado com explorações agrícolas. O Mouchão da Póvoa inclui a ocupação turística de luxo de modo a garantir uma ocupação de baixa densidade sem afectar o ecossistema. O empreendimento inclui um campo de golfe. A proposta limita-se a recuperar as construções existentes adaptando-as aos novos usos. O programa inclui a construção³⁷⁹ de 140 habitações isoladas em madeira e 40 moradias geminadas e espaços e serviços de apoio com restaurante, cafetaria, minimercado, spa e três lojas. Será criado um clube, um centro de interpretação e postos de observação de aves e um Museu do Estuário do Tejo. As ligações com a envolvente serão asseguradas de barco. **Processo** – O processo tem como antecedentes a cedência da gestão dos terrenos do Cabo da Lezíria (área com 14 hectares) à empresa Pólo do Cabo Lazer SA, por um período de 15 anos. Após este período poderá ser negociado o direito de superfície por 30 anos. Em 1998 surgiram as primeiras ideias da criação de um empreendimento turístico. Em 2002 foram feitos estudos sobre a potencialidade do empreendimento. No caso do Mouchão da Póvoa, o estudo já se encontra elaborado e foi emitida uma declaração de utilidade pública por parte da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. Encontra-se em fase de apreciação por parte da administração central e implica desafecção da Reserva Agrícola Nacional. A proposta de um campo de golfe tem gerado contestação por parte dos ambientalistas. **Agentes** – Instituto para a Conservação da

³⁷⁸ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 15 de Novembro de 2004 intitulado «Estuário do Tejo desperta interesse de promotores turísticos».

³⁷⁹ As construções serão feitas em contrapartida da demolição de todas as construções consideradas sem interesse.

Natureza, Pólo do Cabo Lazer SA, Companhia das Lezírias, Ministério das Finanças, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, Lagondra, SA.

Apostas turísticas da Companhia da Lezírias³⁸⁰. **Desenho** – Em estudo um “Safari Park” numa área de 250 hectares onde se prevê um parque zoológico vocacionado sobretudo para animais africanos. A instalação de um observatório de aves junto às antigas salinas de Saragoça e aos tanques de piscicultura que ali existem, numa área integrada na Reserva Integral do Estuário do Tejo. Aldeamento turístico composto por 12 chalés de madeira, piscina e outros serviços de apoio junto ao Centro Equino de Braço de Prata. **Processo** – A Companhia das Lezírias pretende dinamizar a sua oferta turística beneficiando da proximidade da Grande Lisboa e das condições naturais de perto de 20 mil hectares que possui no baixo Ribatejo. **Agentes** – Companhia das Lezírias, Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

CASCAIS

Cascais³⁸¹ **Pinhal das Rolas. Desenho** – O Pinhal das Rolas surge classificado como espaço urbano consolidado, quando no PDM anterior se encontrava classificado como espaço de protecção e enquadramento. No PDM em vigor encontra-se classificado como espaço de protecção e enquadramento. **Processo** – Conclusão da proposta de revisão do PDM de Cascais. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais, Associação de Moradores da Quinta da Carreira.

Aumento da área pública do parque natural³⁸². **Desenho** – Aumento da área pública do Parque Natural de Sintra-Cascais através da permuta de terrenos na zona protegida com terrenos municipais fora do seu perímetro. O objectivo é que as permutas se realizem em áreas do parque, áreas essas suficientemente grandes, e fronteiras de áreas já adquiridas pelo município. Como a maioria dos terrenos do parque são privados, existe maior dificuldade em promover um conjunto de políticas de desenvolvimento sustentáveis. Um terço do território do concelho situa-se no Parque Natural de Sintra-Cascais. A autarquia pretende conciliar o desenvolvimento económico e a preservação da natureza, instalando nesta área uma pousada da juventude, um centro de escutismo e um centro de interpretação ambiental, bem como actividades de ecoturismo, pretendendo-se assim levar conteúdos e vivências ao parque, prevenindo a probabilidade de incêndios ou de vazadouros ilegais. **Processo** – Anúncio no dia 16 de Fevereiro de 2006 da pretensão da autarquia de Cascais em aumentar a área pública do Parque Natural de Sintra-Cascais. **Agentes** – Câmara Municipal de Cascais.

OEIRAS

³⁸⁰ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Jorge Talixa publicado no jornal *Público* de 20 de Junho de 2005 intitulado «Companhia das Lezírias aposta no agro-turismo»

³⁸¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por José Casquilho para o jornal *Público* de 15 de Abril de 2005 intitulado «PDM de Cascais vai acabar com Pinhal das Rolas?».

³⁸² De acordo com artigo para o jornal *Público* de 17 de Fevereiro de 2006 intitulado «Cascais quer aumentar área pública do parque natural».

Reabilitação de zona de mata e entulho passa a zona de recreio e lazer no Jamor³⁸³.

Desenho – O que fora um parque de mata e entulho transformou-se num parque de estacionamento, uma rede ciclável (pista com cerca de 3 hectares) e um grande relvado para desporto e lazer (cerca de 2 hectares). Investimento de 1,6 milhões de euros, financiados pelo IDP, pela autarquia e pela administração central. Dentro do programa de requalificação, foi ainda levada a cabo a limpeza das águas da pista de canoagem, bem como os arranjos florais de toda a zona envolvente. Existem ainda projectos futuros como um campo de golfe de nove buracos, um novo centro de alto rendimento e um novo centro de estágio, um estádio de ténis e seis campos cobertos. Há ainda a pretensão de, em conjunto com a Câmara Municipal de Oeiras e do IDP, proceder à requalificação da ribeira do Jamor, com vista à criação de uma zona pedonável e ciclável desde a Foz do Jamor até Linda-a-Pastora. Esta zona ladearia a actual pista de cross e o futuro campo de golfe. **Processo** – A requalificação dividiu-se em duas etapas, que no total demoraram cinco anos. A segunda fase foi iniciada em 2004, e pretendia a criação do Parque Urbano do Jamor. **Agentes** – Parque Urbano do Complexo Desportivo do Jamor, na Cruz Quebrada; presidente da Câmara de Oeiras, Teresa Zambujo; presidente do Instituto do Desporto de Portugal (IDP); José Constantino, ministro das Cidades; Administração Local, Habitação e Desenvolvimento Regional, José Luís Arnaut.

LISBOA

Monsanto³⁸⁴. Desenho – Com cerca de mil hectares, e com vastas áreas de mata diversificada, o Parque Florestal de Monsanto dispõe de três parques recreativos (Alto da Serafina, Alvito e Moinhos de Santana), destinados essencialmente aos mais novos, mas também de vários centros de dinamização (Espaço Monsanto, Alameda Keil do Amaral e Parque da Pedra), com actividades desportivas e culturais dirigidas a públicos de várias idades. Espaço Monsanto – Dispõe de auditório, duas áreas de exposição, centro de recursos, ludoteca, parque de merendas, parque infantil, bar e centro de recuperação de animais silvestres. Espaço Recreativo do Alto de Serafina – parque infantil, zona de merendas, escola de condução infantil, coreto e miradouro. Parque da Pedra – Parede com 12 m de altura, 3 blocos de escalada e um circuito de 18 obstáculos suspensos entre árvores. Parque Recreativo do Alvito – parque infantil, equipamentos lúdicos destinados a várias faixas etárias como torres multifunções, baloiços, tenda, caravela, comboio de madeira, bar e zona de estadia. Alameda Keil do Amaral – local vocacionado para a actividade de ar livre e espectáculos, que tem como palco o anfiteatro Keil do Amaral. Parque Recreativo dos Moinhos de Santana – parque infantil, ringue de patinagem, circuito de manutenção, parque de merendas e restaurante. **Processo** – Monsanto foi ocupado pelo Homem desde a pré-história. Já com os romanos surgiram as pedreiras e também os olivais, as hortas e os campos de trigo. As primeiras propostas para arborizar a terra, com objectivo de abastecer a capital de lenha, datam de 1868. Ainda no século XVIII a serra de Monsanto é atravessada pelo imponente aqueduto das águas livres, a

³⁸³ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Catarina Serra Lopes publicado no jornal *Público* de 3 de Fevereiro de 2005 intitulado «Complexo Desportivo do Jamor inaugura nova zona de recreio e lazer».

³⁸⁴ Resulta de informação recolhida de artigo escrito publicado no jornal *Público* de 17 de Abril de 2005 intitulado «Roteiro de Monsanto».

que se viriam juntar numerosas quintas de recreio da aristocracia lisboeta. Já na segunda metade do século XIX, é a vez de algumas estruturas militares ali se instalarem. Em 1926 e 1927 surgiram novas propostas para a arborização e criação de recintos desportivos, lagos e miradouros. Em 1936 através de um decreto-lei de Duarte Pacheco é criado o parque, delimitado no Plano de Ordenamento do suíço Groer, na sequência do qual o arquitecto Keil do Amaral inicia, nos anos 40, o projecto do parque florestal da cidade que não chegou a ser concretizado. Os limites da extensa área verde só mais tarde serão estabelecidos, permitindo a urbanização de algumas áreas pela Câmara Municipal de Lisboa e, graças a um decreto-lei que amplia o conceito de utilização pública do parque, a instalação de diversas unidades escolares, da Radiotelevisão e Radiodifusão portuguesa, serviços prisionais, hospital ocidental de Lisboa e Automóvel Clube de Portugal. Este rumo foi interrompido em 1974 por um decreto-lei proposto por Gonçalo Ribeiro Telles e em 1990 finalmente surge o Plano de Ordenamento e Revitalização de Monsanto. **Agentes** – Câmara Municipal de Lisboa.

Fossas sépticas em Monsanto³⁸⁵. **Desenho** – Existem 41 fossas sépticas no Parque de Monsanto que, embora não representem nenhum perigo para os utentes do parque, pois são fiscalizadas e limpas regularmente, podem, por ser muito antigas, estar a verter para o subsolo e a contaminar os terrenos. **Processo** – Processou-se a um levantamento exaustivo das infra-estruturas de saneamento existentes no parque florestal, nomeadamente no que toca ao estado estrutural das fossas sépticas e das ligações existentes à rede de colectores. Na sequência da análise do referido levantamento, devido à dimensão e valor previsto para as intervenções necessárias, optou-se por uma solução faseada, passando as soluções por duas opções primárias: ligação directa à rede pública de colectores; instalação de uma Fito-ETAR (tratamento das águas residuais é feito por intermédio de plantas macrófitas, podendo a água depois ser utilizada para rega, lavagem e manutenção de pequenos lagos). Cinco situações (as mais graves) já têm projecto e estão orçamentadas: duas dizem respeito à Alameda Keil do Amaral, onde será construída uma Fito-ETAR; o Parque Recreativo do Alvito será ligado à rede pública de colectores; o Parque da Pedra será ligado à rede pública de colectores; para a Cruz das Oliveiras está pensado um projecto de saneamento e dimensionamento de uma Fito-ETAR. Quanto às restantes fossas, muitas delas respeitantes a casas de função no Parque de Monsanto, ficarão à mercê do orçamento disponível. **Agentes** – João Tremoceiro, chefe da Divisão de Matas da Câmara Municipal de Lisboa.

Artigo de opinião – Urbanização prevista para o Vale de Santo António, “fazer cidade no século XXI”³⁸⁶. **Desenho** – O PDM de Lisboa considera o Vale de Santo António como área de reconversão urbanística habitacional, permitindo um índice de construção de 1,8, passível de ser majorado em 25%, no caso de se construir habitação para realojados, como é o caso.

³⁸⁵ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Anabela Mendes publicado no jornal *Público* de 30 de Junho de 2005 intitulado «Câmara quer acabar com as 41 fossas sépticas do Parque de Monsanto».

³⁸⁶ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Augusto Vasco Costa e Fernando Vasco Costa publicado no jornal *Público* de 15 de Janeiro de 2005 intitulado «Vale de Sto. António, “um erro” urbano?».

Admite então uma área de construção acima do solo de 990.000 m². Urbanização à escala da rua, da praça e do bairro, tentando o *mix* entre os diversos estratos sociais e os diversos usos de modo a formar uma comunidade equilibrada, solidária e segura. Preocupações de desenho ao nível das características funcionais, da circulação da água superficial e subsuperficial, procurando propostas compatíveis com a natureza geológica e litológica. Pelo estudo do sistema do Vale de Santo António concluiu-se que o relevo foi essencialmente modelado pela erosão hídrica regressiva provocada pelas escorrências superficiais de ponta. Aproveitamento das águas pluviais, através de cisternas assegurando a sustentabilidade física dos espaços verdes propostos. Os espaços verdes prevêem equipamentos e distribuem-se por todo o bairro, procurando um conjunto de equipamento, praça e jardim, com vista a criarem-se “unidades de vizinhança”. É proposto um jardim central com cerca de 11.000 m² de área verde, arborizada e permeável, na confluência dos dois vales existentes. Redução do índice de construção do plano para 1,2 (equipa considerou excessivo o índice do PDM), o que representa menos 48% da área de construção prevista. Devido à topografia do Vale de Santo António, o plano propõe que os edifícios, em forma de pequenos quarteirões se adaptem à morfologia do terreno, assegurando de forma harmoniosa a transição entre diferentes cotas. Tentativa de contrariar a tendência de “bairro dormitório”. **Processo** – Equipa polivalente, integrando geólogos, arquitectos paisagistas, engenheiros dos solos, hidráulicos e de tráfego. Realização de sondagens geológicas, indicando estas que os solos são fortemente permeáveis. **Agentes** – Arquitecto Ribeiro Telles, EPUL, Augusto Vasco Costa, Fernando Vasco Costa.

Mata de Alvalade recebe 200 fogos³⁸⁷. **Processo** – Assinatura de protocolo com a Associação de Moradores do Bairro S. João de Brito, que permitirá à Câmara Municipal de Lisboa. **Desenho** - realojamento dos habitantes em 200 fogos na Mata de Alvalade. Em causa está o facto de o bairro ter problemas de poluição sonora devido à proximidade do aeroporto. A autarquia terá de alterar o PDM, uma vez que a Mata de Alvalade está definida como espaço verde e não como zona habitacional. **Agentes** – Associação de Moradores do Bairro S. João de Brito e Câmara Municipal de Lisboa.

Parque de Monsanto. Porventura o mais mediático vazio da cidade e da área metropolitana de Lisboa³⁸⁸, por força da sua criação e subutilização durante décadas. O parque florestal tem uma área de 1000 hectares. **Desenho** – Espaços mais intensamente utilizados: Skate Parque, Alameda Keil do Amaral, Espaço Monsanto (estrada do Barcal). Indecisão quanto à renovação da concessão do campo de tiro com 20 hectares, que termina em 2007 (localizado no Espaço Monsanto). Pretensão de instalação de centro hípico e de hipoterapia, com concurso já lançado e estando a decorrer a apreciação das propostas. O equipamento ocupará 0,9 hectares e tem

³⁸⁷ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Nuno Ferreira publicado no jornal *Público* de 25 de Junho de 2005 intitulado «Mata de Alvalade recebe 200 fogos».

³⁸⁸ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Inês Boaventura para o jornal *Público* de 17 de Abril de 2005 intitulado «Monsanto abre-se à cidade», de artigo escrito por Fernanda Ribeiro para o jornal *Público* de 16 de Abril de 2005 intitulado «Restaurante Panorâmico de Monsanto adaptado para escritórios da câmara» e de artigo por Inês Boaventura para o jornal *Público* de 27 de Maio de 2005 intitulado «Verão em Monsanto com novas actividades e autocarro gratuito».

um orçamento de 1.400.000 euros. Está em curso a primeira fase da implantação do Parque Temático do Alvito. A primeira fase, a inaugurar entre Maio e Junho, incluirá um parque de merendas, um campo de jogos, um lago e um bar/esplanada. A conclusão do parque temático está prevista para o final de 2005, com jogos de água e mais equipamentos de lazer. Entretanto, no antigo restaurante panorâmico de Monsanto a Câmara pretende vir a instalar, até ao final de 2005, três direcções municipais da autarquia: a Direcção Municipal de Ambiente Urbano, a das Actividades Económicas e a de Obras e de Infra-estruturas de Saneamento. Notícias do início do Verão de 2005 dão a conhecer a “campanha de dinamização de Verão do Parque Florestal de Monsanto” (a decorrer entre 16 de Maio e 2 de Outubro de 2005). Este programa inclui um conjunto de actividades de lazer com o objectivo de atrair milhares de pessoas. As iniciativas são distribuídas por todo o parque: actividades radicais, de aventura, desportivas (ginástica de manutenção, Tai Chi Chuan, skate, BMX e patins na Alameda Keil do Amaral, disc-golf, basquetebol no Moinho do Penedo, escalada, circuito de obstáculos suspensos e outros desportos radicais na Pedreira da Serafina e na Mata de S. Domingos), de educação ambiental (e de expressão artística no Espaço Monsanto) e espectáculos musicais (concertos e um festival de música africana no anfiteatro Keil do Amaral). O parque temático previsto para o Alvito entrará igualmente em funcionamento. O espaço é servido por um mini-autocarro público gratuito (Espaço Monsanto, Parque Recreativo da Serafina, Parque da Pedra, Cruz das Oliveiras, Parque Recreativo do Alvito, Estacionamento do Penedo, Montes Claros e Pina Manique), automóveis de aluguer eléctricos (patrocinados pelo Clube Radiomodelismo Automóvel de Portugal) e os automóveis privados têm circulação restrita na área. **Processo** – O campo de tiro resulta de uma cedência feita em 1963 pela autarquia ao Clube Português de Tiro a Chumbo. O concurso para a instalação de um centro hípico sofreu um recurso hierárquico e está a ser contestado pela Plataforma por Monsanto, que preferia vê-lo instalado na zona da torre da empresa Portugal Telecom, sendo esta uma oportunidade para a reconversão desse edifício. Por outro lado, a actual localização obriga à transferência de 135 árvores e irá provocar estacionamento indevido na estrada do Outeiro. A transferência das direcções municipais para o restaurante panorâmico resulta de disponibilização dos espaços anteriormente ocupados em Alcântara e no Rego para operações imobiliárias. **Agentes** – Associação de Amigos e Utilizadores de Monsanto, Divisão de Matas da Câmara Municipal de Lisboa, Polícia Florestal, Regimento de Sapadores Bombeiros, 33.000 utilizadores durante os meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro de 2004, Clube Português de Tiro a Chumbo, Centro de Recuperação de Animais Silvestres. A programação está a cargo da Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural (EGEAC).

ALMADA

Novos parques de campismo na Costa da Caparica³⁸⁹. **Desenho** – Relocalização dos parques de campismo da Costa da Caparica para o Pinhal do Inglês. Segundo a opinião da deputada do BE, esta transferência traz efeitos nefastos, contribuindo para o desordenamento

³⁸⁹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 11 de Janeiro de 2005 intitulado «BE contra novos parques de campismo da Costa da Caparica».

da Área Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica. Parecendo esta realocização fundamental para o desenvolvimento sustentado e harmonioso de toda a faixa costeira e positiva em termos regionais e nacionais, os 18 mil utilizadores destes parques representam uma perigosa pressão sobre uma área particularmente sensível do ponto de vista ambiental. Outra consequência é a especulação imobiliária através da súbita inflação artificial do mercado na Costa da Caparica, o que se apresenta positivo para alguns interesses económicos, como o caso do Costa Polis. É ainda contestada a metodologia da consulta pública. **Processo** – Contestação do BE anunciada em 10 de Janeiro de 2005. Início da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental no dia 7 de Dezembro de 2005 e término a 6 de Janeiro de 2005. **Agentes** – Mariana Aiveca, deputada do Bloco de Esquerda (BE) para o distrito de Setúbal.

SEIXAL

Suspeita de crime no incêndio em Flor da Mata, Pinhal dos Frades³⁹⁰. **Desenho** – Trata-se de um dos pulmões do concelho do Seixal, a Flor da Mata em Pinhal de Frades, na qual arderam num incêndio cerca de oito hectares. O PDM do Seixal prevê no seu artigo 39º relativo a matas e maciços arbóreos: “Condicionamentos; 1 – Nas matas e maciços arbóreos é interdita a construção de qualquer edificação, exceptuando-se aquelas que se destinam ao apoio da sua preservação e manutenção e a equipamentos de interesse municipal. 2 – Sem prejuízo do disposto na legislação em vigor para a Reserva Agrícola Nacional e para a Reserva Ecológica Nacional, é possível a construção de empreendimentos turísticos e de interesse municipal, mediante a elaboração de plano de pormenor (...) 3 – Em caso de incêndio, o vínculo mantém-se, devendo a zona ser reflorestada.” **Processo** – O Plano Director Municipal do Seixal define esta área como mata e maciço arbóreo, sendo interdita qualquer edificação. Em 2000 foi tornado público que a autarquia pretendia utilizar esta área de cerca de 8 hectares para a implementação de um Programa Especial de Realojamento com cerca de 300 fogos (em 25 edifícios de quatro pisos), dos quais cerca de cem se destinavam a venda a custos controlados. O facto provocou uma reacção intensa dos moradores de Flor da Mata consubstanciado num abaixo-assinado com mais de 4000 assinaturas entregue a diversas entidades e autoridades. Em Julho de 2001 já tinham ardido cerca de 4 hectares desta área. Após este segundo incêndio é tornado público um segundo projecto submetido ao Instituto da Água e outras entidades e que previa 368 fogos (em 14 edifícios de sete pisos) sendo 168 para venda a custos controlados. Encontra-se em elaboração um plano de pormenor para este espaço com 190 fogos para serem comercializados a custos controlados. **Agentes** – Câmara Municipal do Seixal, cerca de 4000 subscritores de abaixo-assinado.

³⁹⁰ Resulta de informação recolhida em artigo da autoria de Bruno Alves publicado no jornal *Público* de 27 de Maio de 2005 intitulado «População suspeita de crime no fogo que consumiu oito hectares no Seixal».

SESIMBRA, SETÚBAL E PALMELA

Pedido de impugnação do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida³⁹¹.

Desenho – Pedido de impugnação por parte das Câmaras Municipais de Setúbal, Sesimbra e Palmela do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida (POPNA) e a exigência de um novo período de discussão pública sobre o documento publicado a 23 de Agosto de 2005 no *Diário da República*. As três autarquias contestam a eliminação de uma área do plano que proibia expressamente a co-incineração de resíduos perigosos na cimenteira do Outão e as restrições à pesca na zona do Parque Marinho Professor Luiz Saldanha, parte integrante do Parque Natural da Arrábida. Alega-se violação do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, uma vez que este instrumento de gestão territorial não fora revogado pelo POPNA.

Processo – A acção de contexto será conduzida pela Associação de Advogados e os custos entre 9500 e 15.000 euros serão repartidos pelos três municípios. Os pescadores de Sesimbra agendaram uma marcha lenta entre o Alto das Necessidades (EN10) e o Governo Civil de Setúbal, no dia 30 de Setembro de 2005. Na semana entre 11-18 de Setembro os pescadores bloquearam o porto de pesca e mobilizaram o comércio local e os serviços municipais, que estiveram encerrados durante duas horas. Perante os protestos, o ministro Nunes Correia enuncia falta de informação dos pescadores, os quais pelo porta-voz revelam indignação pela reunião marcada no dia 13 de Setembro de 2005 e adiada. **Agentes** – Câmaras Municipais de Setúbal, Palmela e Sesimbra; Sociedade de Advogados Jardim, Sampaio, Caldas e Associados e Capitão, Rodrigues, Bastos e Areia e Associados; porta-voz do Fórum Sesimbra, João Lopes; ministro do Ambiente, Nunes Correia.

³⁹¹ Resulta de informação recolhida de artigo escrito por Cláudia Veloso publicado no jornal *Público* de 22 de Setembro de 2005 intitulado «Câmaras aprovam impugnação do Plano da Arrábida».

ANEXO 2 – SITUAÇÃO DE PLANOS DE URBANIZAÇÃO E DE PORMENOR ENTRE 1990 E 2008

ANEXO 2.1 – SÍNTESE CRONOLÓGICA DE DISTRIBUIÇÃO DE PU E PP SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR A 1990, ENTRE 1990 E 1998, ENTRE 1999 E 2007 E ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO PDM POR CONCELHOS DA AML

MUNICÍPIOS	PU E PP			1990/98	PU	PP	1999/2007	PU	PP	ANTES PDM	PU	PP	DEPOIS PDM	PU	PP	TOTAL	%
	ATÉ 1990	PU	PP														
ALCOCHETE	0	0	0	5	0	5	6	0	6	4	0	4	7	0	7	11	4%
ALMADA	2	2	0	1	1	0	4	0	4	3	3	0	4	0	4	7	3%
AMADORA	3	2	1	31	12	19	15	1	14	28	14	14	21	1	20	49	20%
BARREIRO	1	0	1	3	0	3	0	0	0	2	0	2	2	0	2	4	2%
CASCAIS	5	1	4	13	1	12	0	0	0	12	2	10	6	0	6	18	7%
LISBOA	2	2	0	17	6	11	9	1	8	7	4	3	21	5	16	28	11%
LOURES	0	0	0	4	1	3	5	2	3	1	0	1	8	3	5	9	4%
MAFRA	0	0	0	3	1	2	0	0	0	3	1	2	0	0	0	3	1%
MOITA	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	3	1%
MONTIJO	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0%
ODIVELAS	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	2	1%
OEIRAS	2	2	0	19	5	14	6	0	6	15	5	10	12	2	10	27	11%
PALMELA	2	2	0	3	2	1	1	0	1	5	4	1	1	0	1	6	2%
SEIXAL	2	2	0	9	0	9	6	0	6	4	2	2	13	0	13	17	7%
SESIMBRA	1	1	0	1	1	0	4	1	3	2	2	0	4	1	3	6	2%
SETÚBAL	1	0	1	4	0	4	8	0	8	3	0	3	10	0	10	13	5%
SINTRA	2	0	2	3	2	1	0	0	0	4	2	2	1	0	1	5	2%
V F XIRA	0	0	0	17	0	17	21	0	21	5	0	5	33	0	33	38	15%
TOTAL	23	14	9	138	32	106	86	5	81	99	39	60	148	12	136	247	100%
%	9%	6%	4%	56%	13%	43%	35%	2%	33%	40%	16%	24%	60%	5%	55%	100%	

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.2 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALMADA				
ALMADA - PP9, PP7 E CENTRO SUL	03.15.03.01/01-92	APROVADO		25/08/1992
ALMADA - TRAFARIA - CACILHAS		APROVADO ANTES DE 1953		
COSTA DA CAPARICA		APROVADO ANTES DE 1953		
PP2	NÃO	APROVADO	NÃO	
AMADORA				
ALFRAGIDE	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
AMADORA - Z. NASCENTE	03.11.15.00/01-01.PU	APROVADO AM		24/08/2001
BRANDOA - FALAGUEIRA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	14/03/1974
BURACA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
BURACA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
CRUZES	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
DAMAIA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FALAGUEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FONTAINHAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
MINA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
MOINHOS DA FUNCHEIRA	03.11.02.00/07-92	APROVADO	REVOGADO	18/04/1986
45QUELUZ - AMADORA - SINTRA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
REBOLEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL SALGADAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. MILITAR AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
BARREIRO				
BARREIRO	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DAS CANAS - PLANALTO DA TELHA	NÃO	APROVADO	NÃO	
CASCAIS				
ALAPRAIA - GALIZA	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
ALTO DO MOÍNH	NÃO	APROVADO	NÃO	
AREIAS	NÃO	APROVADO	NÃO	
ARNEIRO	03.11.06.00/01-92	APROVADO		22/02/1993
BIRRE	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
CABREIRO	NÃO	APROVADO	NÃO	28/12/1948
COSTA DO SOL - PUCS	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
GALIZA	NÃO	APROVADO	NÃO	
MADORNA	NÃO	APROVADO	NÃO	
MURCHES - ALDEIA DO JUZO	NÃO	APROVADO	NÃO	
MURTAL	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
OUTEIRO DE POLIMA	NÃO	APROVADO	NÃO	
PAREDE - CARCAVELOS - SUL C. F.	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DA MARINHA	NÃO	APROVADO	NÃO	

<u>S. JOÃO ESTORIL - M - ALAPRAIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>TALAÍDE</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>TORRE BAIRRO DO ROSÁRIO</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>TRAJOUCE - ABÓBADA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. DA GUIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. N. L. F. PAREDE CARCAVELOS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>LISBOA</u>				
<u>ALTO DO LUMIAR</u>	03.11.06.18/02-98.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		27/10/1998
<u>CHELAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>LISBOA</u>	03.11.07.00/01-92	APROVADO	PARCIALMENTE REVOGADO	19/05/1977
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DA MADRAGOA</u>	03.11.06.00/03-97.PU	APROVADO AM		18/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DA MOURARIA</u>	03.11.06.00/04-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DE ALFAMA E COLINA DO CASTELO</u>	03.11.06.12/02-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DO BAIRRO ALTO E BICA</u>	03.11.06.00/01-97.PU	APROVADO AM		14/10/1997
<u>OLIVAIS SUL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	02/12/1960
<u>VALE DE CHELAS</u>	03.11.06.00/01-98.PU	APROVADO AM		19/11/1998
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>LOURES</u>				
<u>Z. INDUSTRIAL DE TOCADELOS/LOUSA</u>	03.11.07.00/01-07.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/06/2007
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>MAFRA</u>				
<u>ENCOSTA FRANCA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ERICEIRA</u>		APROVADO C/CONDIÇÕES	REVISTO	
<u>ERICEIRA</u>	03.11.09.06/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/10/1995
<u>MAFRA</u>		APROVADO	REVOGADO	
<u>MALVEIRA - VENDA PINHEIRO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. BURNAY (S.U.E.L.)</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>MOITA</u>				
<u>MOITA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>OEIRAS</u>				
<u>AGLOMERADOS RURAIS CONC.</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ALTO DOS BARRONHOS</u>	03.11.10.00/01-97.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/10/1997
<u>CACILHAS</u>	03.11.11.00/03-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		06/10/1992
<u>CACILHAS OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	REVISTO	23/12/1976
<u>COSTA DO SOL - PUCS</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	28/12/1948
<u>LINDA-A-VELHA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>NORTE DE OEIRAS</u>	03.11.11.00/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/09/1991
<u>NOVA OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA</u>	03.11.10.00/02-95.PU	APROVADO AM		16/01/1996
<u>PARQUE SERRA DE CARNAXIDE</u>	03.11.11.03/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		01/03/1994
<u>QUEIJAS</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>PALMELA</u>				
<u>AIRES</u>	03.15.08.21/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	14/12/1989
<u>LAGOINHA, OLHOS D'ÁGUA, BARRA CHEIA</u>	03.15.08.02/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		03/11/1992

<u>PALMELA</u>	03.15.08.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	19/12/1989
<u>PALMELA REVISÃO</u>	03.15.08.21/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		20/01/1995
<u>SEIXAL</u>				
<u>ARRENTELA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
<u>ATALAIA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
<u>PINHAL DOS FRADES</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>SESIMBRA</u>				
<u>FONTAINHAS, CASAL DO SAPO E COURELAS DA BRAVA</u>	03.15.11.00/02-99.PU	APROVADO AM		21/05/1999
<u>LAGOA DE ALBUFEIRA</u>	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	NÃO	
<u>LAGOA DE ALBUFEIRA</u>	03.15.11.00/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/PARCIALMENTE REVOGADO	26/06/1995
<u>QUINTA DO CONDE</u>	03.15.11.01/02-92	APROVADO		22/11/1986
<u>QUINTA DO CONDE ADITAMENTO</u>		APROVADO		14/05/1987
<u>SETUBAL</u>				
<u>SETUBAL</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>SETUBAL</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
<u>SINTRA</u>				
<u>ADRAGA - MAGOITO</u>		APROVADO		
<u>CASAS DE MEM-MARTINS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CASAL DE CAMBRA - SECTOR 1</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>PRAIA DAS MAÇAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUELUZ - AMADORA - SINTRA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>RINCHOA - POENTE</u>	03.11.12.08/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/01/1993
<u>SINTRA</u>	03.11.11.09/01-96.PU	APROVADO		16/05/1996

(FONTE: DGOTDU)

ANEXO 2.3 – PLANOS DE PORMENOR POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE				
BATEL	03.15.02.01/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	31/12/1991
CERRADO DA PRAIA	03.15.02.00/01-06.PP	APROVADO AM		18/05/2006
NUCLEOS "C" E "E"	03.15.02.01/01-93	APROVADO	REVOGADO	04/10/1993
PASSIL NORTE	03.15.02.01/02-01.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/05/2001
PP4 - SAMOUÇO	03.15.02.02/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/10/1991
QUINTA DO FLAMINGO	03.15.02.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/05/1997
QUINTA DOS BARRIS	03.15.02.02/01-00.PP	APROVADO AM		04/10/2000
Z. DA QUEBRADA NORTE - ALCOCHETE	03.15.02.00/02-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
Z. DA QUEBRADA SUL - ALCOCHETE	03.15.02.01/01-01.PP	APROVADO AM		29/01/2001
Z. ENVOLVENTE AO QUARTEL DA GNR	03.15.02.00/02-97.PP	APROVADO AM		20/01/1998
Z. POENTE DO SAMOUÇO-TERRA NOVA	03.15.02.02/01-02.PP	APROVADO AM		03/04/2002
ALMADA				
BAIRRO DO CAMPO DA BOLA - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
JARDIM URBANO - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/02-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
NOVOS PARQUES DE CAMPISMO	03.15.03.03/03-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/03/2005
PRAIAS URBANAS (PP1) COSTA DA CAPARICA	03.15.03.03/04-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/09/2005
QUINTA DOS LOIOS - LAZARIM	NÃO	APROVADO	NÃO	
AMADORA				
ALT. PU AMADORA - BURACA	03.11.02.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	22/09/1992
ALT. PU AMADORA - FALAGUEIRA	03.11.02.05/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/09/1990
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	03/12/1991
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/08/1992
ALT. PU BRANDOÁ FALAGUEIRA	03.11.02.05/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/03/1993
ALT. PU BURACA	03.11.02.03/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/02/1992
ALT. PU DE ALFRAGIDE	03.11.02.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	23/06/1992
ALT. PU MOINHOS FUNCHEIRA	03.11.02.06/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/01/1992
ALTO DA DAMAIA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	16/11/1977
ALTO DA DAMAIA (OP.SAAL)	03.11.02.00/05-92	APROVADO	REVOGADO	07/12/1992
AV. COMBATENTES - AMADORA	03.11.02.06/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/05/1990
DAMAIA DE BAIXO	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
LIGAÇÃO DO CASAL DE S. BRÁS À R. COMANDANTE F. AMARAL	03.11.15.00/02-95.PP	APROVADO AM		26/03/1996
LOCAL DA CEGONHA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
MOINHOS FUNCHEIRA - SERRA DA MIRA - ALTO MOINHOS	03.11.02.06/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	18/09/1993
PRACETA SAGRES - VENTEIRA	03.11.02.08/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	09/06/1990
QUARTEIRÃO 10 - BRANDOÁ	03.11.15.02/03-98.PP	APROVADO AM		30/12/1998
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOÁ	03.11.15.02/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/12/1998
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOÁ 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/03-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOÁ	03.11.15.02/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOÁ 1ª ALTERAÇÃO REGIME	03.11.15.02/01-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001

SIMPLIFICADO				
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA	03.11.15.02/04-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	17/08/1999
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/04-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA	03.11.15.02/03-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	13/07/1999
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/05-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA	03.11.15.02/02-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/06-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 52 - BRANDOA	03.11.15.02/07-01.PP	APROVADO AM		20/11/2001
QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA	03.11.15.02/05-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	14/09/1999
QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/02-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
REBOLEIRA SUL	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
RIBEIRA DA FALAGUEIRA	03.11.15.05/01-05.PP	APROVADO AM		29/04/2005
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE	03.11.15.00/01-95.PP	APROVADO AM		16/01/1996
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.08/02-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
RUA GONÇALVES RAMOS/RUA FILIPA DE LENCASTRE	03.11.15.08/01-96.PP	APROVADO AM		15/05/1996
SERRA DE CARNAXIDE	03.11.15.00/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/08/1998
TRAV. MÃE DE ÁGUA - AMADORA	03.11.02.05/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/10/1990
BARREIRO				
CASQUILHOS	03.15.04.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	29/10/1991
CASQUILHOS ALTERAÇÃO	03.15.04.06/01-98.PP	APROVADO AM		20/07/1998
NUCLEOS "D" E "E" DO PU	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DA LOMBA - LAVRADIO	03.15.04.02/01-92	APROVADO	RATIFICAÇÃO	19/08/1989
QUINTA DO TORRÃO	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS ALTERAÇÃO	03.15.04.01/01-95.PP	APROVADO AM		30/05/1995
CASCAIS				
ALVIDE - GAVETO R. ALVIDE COM R. CATARINA EUFÉMIA	03.11.06.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/04/1994
AV. VENEZUELA	03.11.05.00/02-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/06/1997
CENTRO ADMINIST. CASCAIS	NÃO	APROVADO		NÃO
CENTRO ZAMBUJAL	NÃO	APROVADO		NÃO
CHECALA - ALAPRAIA	NÃO	APROVADO		
CHESOL - MATARRAQUE	NÃO	APROVADO	NÃO	
ESPAÇO DE ESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA PARA O ESTABELECIMENTO DE UNIDADE HOSPITALAR E ENSINO UNIVERSITÁRIO EM TIRES	03.11.05.06/01-01.PP	APROVADO AM		17/12/2001
GALIZA	03.11.05.04/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		05/02/1997
MONTE ESTORIL - AV. FAIAL/R. AÇORES	03.11.06.00/03-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/12/1994
MONTE ESTORIL - RUA DE ESPINHO/AV. S. PEDRO	03.11.06.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		15/02/1990
QUINTA DA ALAGOA DE CIMA - CARCAVELOS	03.11.05.02/02-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/06/1996
REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DOS TERRENOS DO HOTEL ESTORIL-SOL E ÁREA ENVOLVENTE	03.11.05.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/10/2006
RESIDÊNCIA 3ª IDADE - APARTAMENTO REI CAROL -	03.11.06.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/07/1993

<u>ESTORIL</u>				
<u>SASSOEIROS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ST. DOMINIC'S</u>	03.11.05.06/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	06/06/2000
<u>ST. DOMINIC'S 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.05.06/02-00.PP	APROVADO AM		12/01/2001
<u>TERRENO DESIGNADO MAÇÃO - S. DOMINGOS DE RANA</u>	03.11.06.06/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/03/1994
<u>VIZO - ÁREA TERRENO ENTRE BICESSE E MANIQUE</u>	03.11.05.03/03-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		10/12/1996
<u>Z. GUIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. GUIA - E.N. 247</u>	03.11.06.03/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	14/07/1993
<u>Z. GUIA - E.N. 247 RECTIFICAÇÃO</u>	03.11.05.00/03-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		07/07/1997
<u>ZAMBUJEIRO QUADRADO</u>	03.11.05.00/01-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/06/1996
<u>LISBOA</u>				
<u>ALTO PARQUE EDUARDO VII</u>	03.11.07.00/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/12/1992
<u>ARTILHARIA UM</u>	03.11.06.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/03/2005
<u>CALHARIZ DE BENFICA</u>	03.11.06.08/01-02.PP	APROVADO AM		04/06/2002
<u>CIDADE UNIVERSITÁRIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>EIXO URBANO LUZ-BENFICA</u>	03.11.06.08/01-97.PP	APROVADO AM	ALTERADO	24/03/1997
<u>EIXO URBANO LUZ-BENFICA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.06.08/02-02.PP/A	APROVADO AM		16/07/2002
<u>POLO UNIVERSITÁRIO UTL</u>	03.11.07.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1993
<u>QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR ALTERAÇÃO DE PORMENOR</u>	03.11.06.50/01-99.PP	APROVADO AM		11/11/1999
<u>QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR</u>	03.11.06.50/01-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/11/1995
<u>TELHEIRAS - SUL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>TERRENO PROPRIEDADE DO COLÉGIO PIO XII</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. ENVOLVENTE DO MERCADO DE BENFICA</u>	03.11.06.08/03-95.PP	APROVADO AM		19/12/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL REVISÃO</u>	03.11.05.00/01-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/02-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA REVISÃO</u>	03.11.06.00/03-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO</u>	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO</u>	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO</u>	03.11.07.00/01-90	APROVADO AM	ALTERADO	08/03/1991
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO ALTERAÇÃO</u>	03.11.06.00/01-96.PP	APROVADO AM		13/08/1996
<u>LOURES</u>				
<u>BAIRRO AREOLA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO CATIVO - SANTA IRIA AZOIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO DAS MIMOSAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	

<u>BAIRRO NOVO FONTAINHAS - S. AMOR.</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO TRÓIA - SANTA IRIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CARRASCAL E CAS. CAROCHIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CARRASCAL E CAS. CAROCHIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CASAL DA SILVEIRA - ODIVELAS</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>CASAL DO RATO - ODIVELAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>COURELA DAS COCHEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>LOCAL DA CEGONHA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>MILHARADA</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>OLIVAL DO PANCAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>PATAMEIRAS - S. DA LUZ</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - B. S. MARIA, Q. TERRAS, PINHEIRO LOURES</u>	03.11.08.07/01-94	APROVADO AM	08/11/1994	
<u>RECONV. CLANDEST. - BAIRRO VITÓRIA - PINHEIRO</u>	03.11.08.07/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	25/02/1992	
<u>VINHA GRANDE, VISTA ALEGRE, ALTO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE-BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO</u>	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP5 - ZONA DE SACAVÉM</u>	03.11.06.00/05-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO</u>	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>MAFRA</u>				
<u>PRAÇA DOS NAVEGANTES - ERICEIRA</u>	03.11.10.06/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/1991
<u>QUINTA VELHA DO MILHARADO</u>	03.11.10.09/01-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		25/08/1992
<u>MOITA</u>				
<u>AV. TEÓFILO BRAGA/P. TOUROS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>FRENTE NASCENTE LARGO CONDE FERREIRA</u>	03.15.06.03/03-95.PP	APROVADO AM		11/08/1995
<u>MARGINAL DA MOITA</u>	03.15.06.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
<u>QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL - ALHOS VEDROS</u>	03.15.06.01/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
<u>ZS. NOP E Q. DO VALE AMOREIRA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>MONTIJO</u>				
<u>BAIRRO DO CHARQUEIRÃO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO NOVO DO PARQUE</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO NOVO DO PARQUE</u>	03.15.07.02/01-97.PP	APROVADO AM		05/12/1997
<u>QUINTA DA FACADA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUINTA DA FACADA RECTIFICAÇÃO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>SANTO ISIDRO DE PEGÕES</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ODIVELAS</u>				
<u>BAIRRO ARCO MARIA TERESA - CANEÇAS</u>	03.11.08.04/01-92	APROVADO		10/11/1992
<u>QUINTA DA PALMEIRA</u>	03.11.07.11/01-99.PP	APROVADO AM		14/09/1999
<u>OEIRAS</u>				
<u>ALMARJÃO</u>	03.11.10.00/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/01/1999
<u>ALMARJÃO 1ª ALTERAÇÃO</u>	03.11.10.00/01-01.PP	APROVADO AM		27/04/2001
<u>ALTO DA TERRUGEM - CHEPA</u>	03.11.11.13/02-91	APROVADO		07/12/1992
<u>ALTO DE ALGÊS</u>	03.11.10.06/03-98.PP	APROVADO AM		26/02/1999
<u>ALTO DE ALGÊS (QUARTEIRÃO DEFINIDO PELAS R. SOFIA CARVALHO, FRANCISCO DUARTE PEDROSO E AV.</u>	03.11.11.02/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992

REPÚBLICA)				
ALTO DE SANTA CATARINA	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
ALTO DE SANTA CATARINA ALTERAÇÃO	03.11.11.02/05-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		11/02/1992
ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA	03.11.11.00/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/08/1993
ÁREA SERVIÇOS A NORTE DE LINDA-A-VELHA	03.11.11.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/09/1992
CARNAXIDE	NÃO	APROVADO	NÃO	
ESPARGAL	03.11.11.00/06-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/12/1991
MOINHO DAS ANTAS	03.11.10.00/03-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
MOINHO DAS ANTAS 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.10.00/02-01.PP/A	APROVADO AM		03/12/2001
PAÇO DE ARCOS	03.11.11.04/01- 91	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/11/1991
QUEIJAS - CARNAXIDE (CHEUNI)	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DA FONTE - CARNAXIDE	03.11.11.02/07-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
QUINTA DA FONTE - PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/01-95.PP	APROVADO AM		09/11/1995
VALE DE ALGÊS 2ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.10.06/01-00.PP	APROVADO AM		31/03/2000
VALE DE ALGÊS	03.11.11.02/01-92	APROVADO	ALTERADO	23/06/1992
VALE DE ALGÊS 1ª ALTERAÇÃO	03.11.10.06/01-98.PP	APROVADO AM		17/04/1998
Z. HB M1 DO PU MEDROSA	03.11.11.03/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1992
Z. INTERFACE DE PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/04-95.PP	APROVADO AM		20/02/1996
Z. OCIDENTAL DE PORTO SALVO	03.11.10.09/02-01.PP		APROVADO AM	01/06/2001
PALMELA				
ALFACANHAS - ESCALRACHAL	03.15.08.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/12/1992
BAIRRO DO PINHEIRO GRANDE	03.15.08.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/06/2006
SEIXAL				
CUCENA, PAIO PIRES	03.15.10.01/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/01/2002
E.N. 10 DE SANTA MARTA DE CORROIOS	03.15.10.05/03-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
FOROS DA CATRAPONA	03.15.10.04/03-97.PP	APROVADO AM		02/07/1997
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III	03.15.10.05/01-96.PP	APROVADO AM		03/10/1996
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III, IV, V, VI	03.15.10.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/11/2005
QUINTA DA FÁBRICA	03.15.10.00/01-95	APROVADO AM		29/08/1995
QUINTA DA VINHA GRANDE	03.15.10.03/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/05/2000
QUINTA DAS LARANJEIRAS	03.15.10.04/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
QUINTA DE D. MARIA	03.15.10.04/02-97.PP	APROVADO AM		09/04/1997
QUINTA DE VALADARES	03.15.10.00/04-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		14/03/2002
QUINTA DO CONDE - 1ª FASE - CORROIOS	03.15.10.05/02-96.PP	APROVADO AM		30/10/1996
QUINTA DO REGO TRAVESSO	03.15.10.02/01-02.PP	APROVADO AM		11/02/2002
QUINTA S. NICOLAU DE FORA	03.15.10.04/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/07/1990
REDONDOS	03.15.10.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
Z. ANTIGO CAMPO ARRENTELA	03.15.10.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
Z. INDUSTRIAL SANTA MARTA - CORROIOS	NÃO	APROVADO		NÃO
Z. INDUSTRIAL SANTA MARTA - CORROIOS 2ª ALTERAÇÃO	NÃO	APROVADO AM		NÃO
Z. INDUSTRIAL ZEMOUTO	NÃO	APROVADO	NÃO	
SESIMBRA				
AUGI Nº 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE	03.15.11.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/01/2005
PINHAL DO GENERAL	03.15.11.03/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	03/10/2000
PINHAL DO GENERAL 1ª ALTERAÇÃO REGIME	03.15.11.00/01-	APROVADO AM		07/11/2002

SIMPLIFICADO	02.PP/A			
ZONAS DE HABITAÇÃO COLECTIVA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
ZONAS DE MORADIAS EM BANDA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
SETUBAL				
COMÉRCIO DE GRANDE SUPERFÍCIE NA AZEDA	03.15.12.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/07/1994
MITRENA	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	10/07/1989
MITRENA 1ª ALTERAÇÃO	03.15.12.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/08/1992
MITRENA 2ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.08/01-01.PP/A	APROVADO AM		05/09/2001
MITRENA 3ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.00/01-04.PP/A	APROVADO AM		19/08/2004
PARCELAS NO SÍTIO DENOMINADO ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO	03.15.12.06/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/09/1999
PARCELAS NO SÍTIO DENOMINADO ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.06/01-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO	03.15.12.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	28/10/1997
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO 1ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.15.12.04/01-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
VALE DE CEREJEIRAS	03.15.12.00/01-95.PP	APROVADO AM		28/10/1995
VALE DE MULATAS	03.15.12.05/01-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/02/2002
VALE FLORETE I - AZEITÃO, FREGUESIA DE SÃO SIMÃO	03.15.12.06/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
VALE FLORETE II	03.15.12.06/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/03/2003
Z. FORTE VELHO - Q. VIDAIS	NÃO	APROVADO	NÃO	
SINTRA				
ÁREA CENTRAL DO CACÉM	03.11.11.19/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/2003
COOP. HAB. ECONÓMICA O NOSSO LAR	NÃO	APROVADO	NÃO	
COOPALME - ALGUEIRÃO - MEM-MARTINS	NÃO	APROVADO	NÃO	03/10/1980
SALVAGUARDA DO BAIRRO ALMEIDA ARAÚJO - QUELUZ	03.11.11.07/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/1998
TERRENO CAMARÁRIO EM MANIQUE DE CIMA	03.11.12.12/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/08/1989
VILA FRANCA DE XIRA				
AUGI DO CASAL DO URJAL EM SÃO JOÃO DOS MONTES	03.11.14.00/01-04.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/07/2004
BALTARES - SOBRALINHO	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
CERRADO DE BAIXO - VIALONGA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
ENCOSTA DE MONTE GORDO	03.11.14.00/02-97.PP	APROVADO AM		24/11/1997
ESPAÇO DO ANTIGO BARRACÃO DO SAL NA PÓVOA DE SANTA IRIA	03.11.14.00/02-04.PP	APROVADO AM		12/11/2004
EX-MAGUE	03.11.14.02/02-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/05/2003
FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA	03.11.14.01/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.14.01/01-02.PP/A	APROVADO AM		25/07/2002
QUINTA DA COUTADA	03.11.15.00/01-91	APROVADO	SUSPENSO	08/04/1992
QUINTA DA COUTADA SUSPENSÃO	03.11.14.00/12-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
QUINTA DA MARANHOTA - VIALONGA	03.11.15.08/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/08/1990
QUINTA DOS BACELOS	03.11.15.09/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/03/1993
RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/05-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005

RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA	03.11.14.08/01-97.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	13/05/1997
RECONV. CLANDEST. - BALTARES - SOBRALINHO	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - CASAL DA RAPOSEIRA - S. JOÃO MONTES	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA	03.11.14.06/04-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	28/11/1995
RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA SUSPENSÃO	03.11.14.06/02-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASAL DE SANTO ANTÔNIO - LOJA NOVA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO FREIXO - VIALONGA	NÃO	NÃO RATIFICADO	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES	03.11.14.07/03-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/09/1995
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO	03.11.14.09/04-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA	03.11.15.08/01-94	APROVADO AM	SUSPENSO	03/01/1995
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/13-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA	03.11.14.02/01-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	23/07/1996
RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA SUSPENSÃO	03.11.14.02/03-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA	03.11.14.08/02-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/07/1996
RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/09-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA	03.11.15.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	06/10/1992
RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA SUSPENSÃO	03.11.14.02/01-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA BOM JESUS/SOBRALINHO	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES	03.11.15.07/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	23/06/1992
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO	03.11.14.07/10-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA	03.11.14.08/02-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	12/06/1996
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/08-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA NOSSA SENHORA DA GRACA	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - QUINTA NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	NÃO	NÃO RATIFICADO	NÃO	
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA	03.11.14.11/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/SUSPENSO	08/04/1992
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.14.11/02-02.PP/A	APROVADO AM		28/01/2003
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA SUSPENSÃO	03.11.14.11/07-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005

<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA</u>	03.11.14.09/03-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	04/09/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA</u> <u>SUSPENSÃO</u>	03.11.14.09/06-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA</u> <u>SUSPENSÃO</u>	03.11.14.02/11-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA</u>	03.11.14.02/01-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	20/02/1996
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA</u>	03.11.14.05/05-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA 1ª ALTERAÇÃO</u> <u>REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.14.05/01-03.PP/A	APROVADO AM		23/07/2003
<u>Z.EXPANSÃO DE VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/06/2000

(FONTE: DGOTDU)

ANEXO 2.4 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO RESPECTIVO PDM POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALMADA (PDM: 14/1/1997)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ALMADA - PP9, PP7 E CENTRO SUL	03.15.03.01/01-92	APROVADO		25/08/1992
ALMADA - TRAFARIA - CACILHAS		APROVADO ANTES DE 1953		
COSTA DA CAPARICA		APROVADO ANTES DE 1953		
AMADORA (PDM: 22/6/1994)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BRANDOA - FALAGUEIRA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	14/03/1974
MOINHOS DA FUNCHEIRA	03.11.02.00/07-92	APROVADO	REVOGADO	18/04/1986
AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
BURACA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
CRUZES	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
DAMAIA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FALAGUEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FONTAINHAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
MINA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
REBOLEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL SALGADAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. MILITAR AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
PU APROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
AMADORA - Z. NASCENTE	03.11.15.00/01-01.PU	APROVADO AM		24/08/2001
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ARNEIRO	03.11.06.00/01-92	APROVADO		22/02/1993
CABREIRO	NÃO	APROVADO	NÃO	28/12/1948
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
OLIVAIS SUL	NÃO	APROVADO	NÃO	02/12/1960
LISBOA	03.11.07.00/01-92	APROVADO	PARCIALMENTE REVOGADO	19/05/1977
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
PU APROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
NÚCLEO HISTÓRICO DO BAIRRO ALTO E BICA	03.11.06.00/01-97.PU	APROVADO AM		14/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DA MOURARIA	03.11.06.00/04-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DE ALFAMA E COLINA DO CASTELO	03.11.06.12/02-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DA MADRAGOA	03.11.06.00/03-97.PU	APROVADO AM		18/10/1997
ALTO DO LUMIAR	03.11.06.18/02-98.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		27/10/1998
VALE DE CHELAS	03.11.06.00/01-98.PU	APROVADO AM		19/11/1998
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
LOURES (14/7/1994)				
PU APROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				

<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INDUSTRIAL DE TOCADELOS/LOUSA</u>	03.11.07.00/01-07.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/06/2007
MAFRA (27/12/1995)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ERICEIRA	03.11.09.06/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/10/1995
OEIRAS (22/3/1994)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>COSTA DO SOL - PUCS</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	28/12/1948
<u>CACILHAS OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	REVISTO	23/12/1976
<u>NORTE DE OEIRAS</u>	03.11.11.00/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/09/1991
<u>CACILHAS</u>	03.11.11.00/03-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		06/10/1992
<u>PARQUE SERRA DE CARNAXIDE</u>	03.11.11.03/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		01/03/1994
PU APROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA</u>	03.11.10.00/02-95.PU	APROVADO AM		16/01/1996
<u>ALTO DOS BARRINHOS</u>	03.11.10.00/01-97.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/10/1997
PALMELA (9/7/1997)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
AIRES	03.15.08.21/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	14/12/1989
<u>PALMELA</u>	03.15.08.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	19/12/1989
<u>LAGOINHA, OLHOS D'ÁGUA, BARRA CHEIA</u>	03.15.08.02/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		03/11/1992
<u>PALMELA REVISÃO</u>	03.15.08.21/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		20/01/1995
SEIXAL (11/11/1993)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>ARRENTELA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
<u>ATALAIA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
SESIMBRA (2/2/1998)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>QUINTA DO CONDE</u>	03.15.11.01/02-92	APROVADO		22/11/1986
<u>QUINTA DO CONDE ADITAMENTO</u>		APROVADO		14/05/1987
<u>LAGOA DE ALBUFEIRA</u>	03.15.11.00/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/PARCIALMENTE REVOGADO	26/06/1995
<u>FONTAINHAS, CASAL DO SAPO E COURELAS DA BRAVA</u>	03.15.11.00/02-99.PU	APROVADO AM		21/05/1999
PU APROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>FONTAINHAS, CASAL DO SAPO E COURELAS DA BRAVA</u>	03.15.11.00/02-99.PU	APROVADO AM		21/05/1999
SINTRA (4/10/1999)				
PU APROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>RINCHOA - POENTE</u>	03.11.12.08/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/01/1993
<u>SINTRA</u>	03.11.11.09/01-96.PU	APROVADO		16/05/1996

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.5 – PLANOS DE PORMENOR SEGUNDO DATA DE PUBLICAÇÃO ANTERIOR OU POSTERIOR À DATA DE PUBLICAÇÃO DO RESPECTIVO PDM POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007,

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE (PDM: 22/8/1997)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BATEL	03.15.02.01/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	31/12/1991
NUCLEOS "C" E "E"	03.15.02.01/01-93	APROVADO	REVOGADO	04/10/1993
PP4 - SAMOUÇO	03.15.02.02/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/10/1991
QUINTA DO FLAMINGO	03.15.02.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/05/1997
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
Z. ENVOLVENTE AO QUARTEL DA GNR	03.15.02.00/02-97.PP	APROVADO AM		20/01/1998
QUINTA DOS BARRIS	03.15.02.02/01-00.PP	APROVADO AM		04/10/2000
Z. DA QUEBRADA NORTE - ALCOCHETE	03.15.02.00/02-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
Z. DA QUEBRADA SUL - ALCOCHETE	03.15.02.01/01-01.PP	APROVADO AM		29/01/2001
PASSIL NORTE	03.15.02.01/02-01.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/05/2001
Z. POENTE DO SAMOUÇO-TERRA NOVA	03.15.02.02/01-02.PP	APROVADO AM		03/04/2002
CERRADO DA PRAIA	03.15.02.00/01-06.PP	APROVADO AM		18/05/2006
ALMADA (14/1/1997)				
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BAIRRO DO CAMPO DA BOLA - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
JARDIM URBANO - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/02-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
NOVOS PARQUES DE CAMPISMO	03.15.03.03/03-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/03/2005
PRAIAS URBANAS (PP1) COSTA DA CAPARICA	03.15.03.03/04-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/09/2005
AMADORA (22/6/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ALTO DA DAMAIA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	16/11/1977
AV. COMBATENTES - AMADORA	03.11.02.06/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/05/1990
PRACETA SAGRES - VENTEIRA	03.11.02.08/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	09/06/1990
ALT. PU AMADORA - FALAGUEIRA	03.11.02.05/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/09/1990
TRAV. MÃE DE ÁGUA - AMADORA	03.11.02.05/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/10/1990
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	03/12/1991
ALT. PU MOINHOS FUNCHEIRA	03.11.02.06/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/01/1992
ALT. PU BURACA	03.11.02.03/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/02/1992
ALT. PU DE ALFRAGIDE	03.11.02.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	23/06/1992
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/08/1992
ALT. PU AMADORA - BURACA	03.11.02.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	22/09/1992
ALTO DA DAMAIA (OP. SAAL)	03.11.02.00/05-92	APROVADO	REVOGADO	07/12/1992
ALT. PU BRANDOIA FALAGUEIRA	03.11.02.05/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/03/1993
MOINHOS FUNCHEIRA - SERRA DA MIRA - ALTO MOINHOS	03.11.02.06/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	18/09/1993
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE	03.11.15.00/01-95.PP	APROVADO AM		16/01/1996
LIGAÇÃO DO CASAL DE S. BRÁS À R. COMANDANTE F. AMARAL	03.11.15.00/02-95.PP	APROVADO AM		26/03/1996
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOIA	03.11.15.02/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOIA	03.11.15.02/02-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
RUA GONÇALVES RAMOS/RUA FILIPA DE LENCASTRE	03.11.15.08/01-96.PP	APROVADO AM		15/05/1996

<u>SERRA DE CARNAXIDE</u>	03.11.15.00/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/08/1998
<u>QUARTEIRÃO 10 - BRANDOA</u>	03.11.15.02/03-98.PP	APROVADO AM		30/12/1998
<u>QUARTEIRÃO 17 - BRANDOA</u>	03.11.15.02/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/12/1998
<u>QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA</u>	03.11.15.02/03-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	13/07/1999
<u>QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA</u>	03.11.15.02/04-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	17/08/1999
<u>QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA</u>	03.11.15.02/05-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	14/09/1999
<u>QUARTEIRÃO 2 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.02/01-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.02/04-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.02/05-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.02/06-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>QUARTEIRÃO 52 - BRANDOA</u>	03.11.15.02/07-01.PP	APROVADO AM		20/11/2001
<u>QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA 1ª ALT. REG. SIMPL.</u>	03.11.15.02/02-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>QUARTEIRÃO 17 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.02/03-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
<u>RIBEIRA DA FALAGUEIRA</u>	03.11.15.05/01-05.PP	APROVADO AM		29/04/2005
<u>RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.15.08/02-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
BARREIRO (4/5/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>CASQUILHOS</u>	03.15.04.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	29/10/1991
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS ALTERAÇÃO</u>	03.15.04.01/01-95.PP	APROVADO AM		30/05/1995
<u>CASQUILHOS ALTERAÇÃO</u>	03.15.04.06/01-98.PP	APROVADO AM		20/07/1998
<u>QUINTA DA LOMBA - LAVRADIO</u>	03.15.04.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/08/1989
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>MONTE ESTORIL - RUA DE ESPINHO/AV. S. PEDRO</u>	03.11.06.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		15/02/1990
<u>Z. GUIA - E.N. 247</u>	03.11.06.03/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	14/07/1993
<u>RESIDÊNCIA 3ª IDADE - APARTAMENTO REI CAROL - ESTORIL</u>	03.11.06.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/07/1993
<u>TERRENO DESIGNADO MACÃO - S. DOMINGOS DE RANA</u>	03.11.06.06/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/03/1994
<u>ALVIDE - GAVETO R. ALVIDE COM R. CATARINA EUFÉMIA</u>	03.11.06.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/04/1994
<u>MONTE ESTORIL - AV. FAIAL/R. AÇORES</u>	03.11.06.00/03-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/12/1994
<u>QUINTA DA ALAGOA DE CIMA - CARCAVELOS</u>	03.11.05.02/02-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/06/1996
<u>ZAMBUJEIRO QUADRADO</u>	03.11.05.00/01-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/06/1996
<u>VIZO - ÁREA TERRENO ENTRE BICESSE E MANIQUE</u>	03.11.05.03/03-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		10/12/1996
<u>GALIZA</u>	03.11.05.04/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		05/02/1997
<u>REESTRUT. URBAN. DOS TERRENOS DO HOTEL ESTORIL-SOL/ÁREA ENVOLV.</u>	03.11.05.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/10/2006
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>AV. VENEZUELA</u>	03.11.05.00/02-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/06/1997
<u>Z. GUIA - E.N. 247 RECTIFICAÇÃO</u>	03.11.05.00/03-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		07/07/1997
<u>ST. DOMINIC'S</u>	03.11.05.06/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	06/06/2000
<u>ST. DOMINIC'S 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.05.06/02-00.PP	APROVADO AM		12/01/2001
<u>ESP. DE ESTRUT. URBAN. P/O ESTAB. DE UN. HOSP. E ENS. UNIV. EM TIRES</u>	03.11.05.06/01-01.PP	APROVADO AM		17/12/2001
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO</u>	03.11.07.00/01-90	APROVADO AM	ALTERADO	08/03/1991
<u>ALTO PARQUE EDUARDO VII</u>	03.11.07.00/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/12/1992
<u>POLO UNIVERSITÁRIO UTL</u>	03.11.07.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1993

PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR	03.11.06.50/01-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/11/1995
Z. ENVOLVENTE DO MERCADO DE BENFICA	03.11.06.08/03-95.PP	APROVADO AM		19/12/1995
Z. SINISTRADA DO CHIADO ALTERAÇÃO	03.11.06.00/01-96.PP	APROVADO AM		13/08/1996
EIXO URBANO LUZ-BENFICA	03.11.06.08/01-97.PP	APROVADO AM	ALTERADO	24/03/1997
QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.06.50/01-99.PP	APROVADO AM		11/11/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL REVISÃO	03.11.05.00/01-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98 REVISÃO	03.11.06.00/02-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA VER.	03.11.06.00/03-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
CALHARIZ DE BENFICA	03.11.06.08/01-02.PP	APROVADO AM		04/06/2002
EIXO URBANO LUZ-BENFICA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.06.08/02-02.PP/A	APROVADO AM		16/07/2002
ARTILHARIA UM	03.11.06.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/03/2005
LOURES (PDM: 14/7/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
RECONV. CLANDEST. - BAIRRO VITÓRIA - PINHEIRO	03.11.08.07/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
RECONV. CLANDEST. - B. S. MARIA, Q. TERRAS, PINHEIRO LOURES	03.11.08.07/01-94	APROVADO AM		08/11/1994
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE-BEIROLAS		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP5 - ZONA DE SACAVÉM	03.11.06.00/05-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
MAFRA (PDM: 27/12/1995)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
PRAÇA DOS NAVEGANTES - ERICEIRA	03.11.10.06/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/1991
QUINTA VELHA DO MILHARADO	03.11.10.09/01-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		25/08/1992
MOITA (PDM: 7/12/1997)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
FRENTE NASCENTE LARGO CONDE FERREIRA	03.15.06.03/03-95.PP	APROVADO AM		11/08/1995
MARGINAL DA MOITA	03.15.06.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL - ALHOS VEDROS	03.15.06.01/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
MONTIJO (PDM: 1/2/1997)				
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BAIRRO NOVO DO PARQUE	03.15.07.02/01-97.PP	APROVADO AM		05/12/1997
ODIVELAS (PDM: 14/7/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BAIRRO ARCO MARIA TERESA - CANEÇAS	03.11.08.04/01-92	APROVADO		10/11/1992
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
QUINTA DA PALMEIRA	03.11.07.11/01-99.PP	APROVADO AM		14/09/1999
OEIRAS (PDM: 22/3/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				

PAÇO DE ARCOS	03.11.11.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/11/1991
ESPARGAL	03.11.11.00/06-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/12/1991
ALTO DE SANTA CATARINA ALTERAÇÃO	03.11.11.02/05-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		11/02/1992
QUINTA DA FONTE - CARNAXIDE	03.11.11.02/07-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
VALE DE ALGÊS	03.11.11.02/01-92	APROVADO	ALTERADO	23/06/1992
ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA	03.11.11.00/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/08/1993
ÁREA SERVIÇOS A NORTE DE LINDA-A-VELHA	03.11.11.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/09/1992
ALTO DE ALGÊS (QUART. DEF. PELAS R. SOFIA CARVALHO, FRANCISCO DUARTE PEDROSO E AV. REPÚBLICA)	03.11.11.02/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
ALTO DA TERRUGEM - CHEPA	03.11.11.13/02-91	APROVADO		07/12/1992
Z. HB M1 DO PU MEDROSA	03.11.11.03/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1992
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
QUINTA DA FONTE - PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/01-95.PP	APROVADO AM		09/11/1995
MOINHO DAS ANTAS	03.11.10.00/03-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
Z. INTERFACE DE PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/04-95.PP	APROVADO AM		20/02/1996
VALE DE ALGÊS 1ª ALTERAÇÃO	03.11.10.06/01-98.PP	APROVADO AM		17/04/1998
ALMARJÃO	03.11.10.00/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/01/1999
ALTO DE ALGÊS	03.11.10.06/03-98.PP	APROVADO AM		26/02/1999
VALE DE ALGÊS 2ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.10.06/01-00.PP	APROVADO AM		31/03/2000
ALMARJÃO 1ª ALTERAÇÃO	03.11.10.00/01-01.PP	APROVADO AM		27/04/2001
MOINHO DAS ANTAS 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.10.00/02-01.PP/A	APROVADO AM		03/12/2001
Z. OCIDENTAL DE PORTO SALVO	03.11.10.09/02-01.PP	APROVADO AM		01/06/2001
PALMELA (PDM: 9/7/1997)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ALFACANHAS - ESCALRACHAL	03.15.08.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/12/1992
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
BAIRRO DO PINHEIRO GRANDE	03.15.08.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/06/2006
SEIXAL (PDM: 11/11/1993)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
QUINTA S. NICOLAU DE FORA	03.15.10.04/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/07/1990
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
Z. ANTIGO CAMPO ARRENTELA	03.15.10.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
REDONDOS	03.15.10.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
QUINTA DA FÁBRICA	03.15.10.00/01-95	APROVADO AM		29/08/1995
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III	03.15.10.05/01-96.PP	APROVADO AM		03/10/1996
QUINTA DO CONDE - 1ª FASE - CORROIOS	03.15.10.05/02-96.PP	APROVADO AM		30/10/1996
QUINTA DAS LARANJEIRAS	03.15.10.04/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
QUINTA DE D. MARIA	03.15.10.04/02-97.PP	APROVADO AM		09/04/1997
FOROS DA CATRAPONA	03.15.10.04/03-97.PP	APROVADO AM		02/07/1997
QUINTA DA VINHA GRANDE	03.15.10.03/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/05/2000
CUCENA, PAIO PIRES	03.15.10.01/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/01/2002
QUINTA DO REGO TRAVESSO	03.15.10.02/01-02.PP	APROVADO AM		11/02/2002
E.N. 10 DE SANTA MARTA DE CORROIOS	03.15.10.05/03-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
QUINTA DE VALADARES	03.15.10.00/04-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		14/03/2002
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III, IV, V, VI	03.15.10.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/11/2005
SESIMBRA (PDM: 2/2/1998)				

PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
PINHAL DO GENERAL	03.15.11.03/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	03/10/2000
PINHAL DO GENERAL 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.11.00/01-02.PP/A	APROVADO AM		07/11/2002
AUGI Nº 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE	03.15.11.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/01/2005
SETUBAL (PDM: 10/8/1994)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
MITRENA	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	10/07/1989
MITRENA 1ª ALTERAÇÃO	03.15.12.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/08/1992
COMÉRCIO DE GRANDE SUPERFÍCIE NA AZEDA	03.15.12.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/07/1994
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
VALE DE CEREJEIRAS	03.15.12.00/01-95.PP	APROVADO AM		28/10/1995
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO	03.15.12.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	28/10/1997
PARCELAS NO SÍTIO DENOMINADO ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO	03.15.12.06/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/09/1999
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO 1ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.15.12.04/01-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
MITRENA 2ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.08/01-01.PP/A	APROVADO AM		05/09/2001
VALE DE MULATAS	03.15.12.05/01-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/02/2002
VALE FLORETE I - AZEITÃO, FREGUESIA DE SÃO SIMÃO	03.15.12.06/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
VALE FLORETE II	03.15.12.06/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/03/2003
MITRENA 3ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.00/01-04.PP/A	APROVADO AM		19/08/2004
PARC. NO SÍTIO DEN. ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO 1ª ALT. REG. SIMP.	03.15.12.06/01-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
SINTRA (PDM: 4/10/1999)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
TERRENO CAMARÁRIO EM MANIQUE DE CIMA	03.11.12.12/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/08/1989
SALVAGUARDA DO BAIRRO ALMEIDA ARAÚJO - QUELUZ	03.11.11.07/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/1998
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
ÁREA CENTRAL DO CACÉM	03.11.11.19/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/2003
VILA FRANCA DE XIRA (PDM: 17/3/1993)				
PPAPROVADOS ANTES DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
QUINTA DA MARANHOTA - VIALONGA	03.11.15.08/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/08/1990
QUINTA DA COUTADA	03.11.15.00/01-91	APROVADO	SUSPENSO	08/04/1992
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA	03.11.14.11/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/SUSPENSO	08/04/1992
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES	03.11.15.07/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	23/06/1992
RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA	03.11.15.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	06/10/1992
PPAPROVADOS DEPOIS DE ENTRADA EM VIGOR DO PDM				
QUINTA DOS BACELOS	03.11.15.09/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/03/1993
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA	03.11.15.08/01-94	APROVADO AM	SUSPENSO	03/01/1995
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES	03.11.14.07/03-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/09/1995
RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA	03.11.14.06/04-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	28/11/1995
Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA	03.11.14.05/05-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA	03.11.14.02/01-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	20/02/1996
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA	03.11.14.08/02-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	12/06/1996
RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA	03.11.14.08/02-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/07/1996
RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA	03.11.14.02/01-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	23/07/1996
RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA	03.11.14.09/03-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	04/09/1996
RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA	03.11.14.08/01-97.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	13/05/1997
ENCOSTA DE MONTE GORDO	03.11.14.00/02-97.PP	APROVADO AM		24/11/1997

<u>FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA</u>	03.11.14.01/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
<u>Z.EXPANSÃO DE VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/06/2000
<u>FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.14.01/01-02.PP/A	APROVADO AM		25/07/2002
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA 1ª ALT. REG. SIMP.</u>	03.11.14.11/02-02.PP/A	APROVADO AM		28/01/2003
<u>EX-MAGUE</u>	03.11.14.02/02-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/05/2003
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA 1ª ALT. REG. SIMPL.</u>	03.11.14.05/01-03.PP/A	APROVADO AM		23/07/2003
<u>AUGI DO CASAL DO URJAL EM SÃO JOÃO DOS MONTES</u>	03.11.14.00/01-04.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/07/2004
<u>ESPAÇO DO ANTIGO BARRACÃO DO SAL NA PÓVOA DE SANTA IRIA</u>	03.11.14.00/02-04.PP	APROVADO AM		12/11/2004
<u>QUINTA DA COUTADA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.00/12-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/05-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA SUSP.</u>	03.11.14.06/02-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO</u>	03.11.14.09/04-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/13-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA SUSP.</u>	03.11.14.02/03-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA SUSP.</u>	03.11.14.08/09-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.02/01-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO</u>	03.11.14.07/10-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/08-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.11/07-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.09/06-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.02/11-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.6 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO PUBLICADOS ANTES DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALMADA				
<u>ALMADA - PP9, PP7 E CENTRO SUL</u>	03.15.03.01/01-92	APROVADO		25/08/1992
<u>ALMADA - TRAFARIA - CACILHAS</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
<u>COSTA DA CAPARICA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
AMADORA				
<u>AMADORA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>BRANDOA - FALAGUEIRA</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	14/03/1974
<u>BURACA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>CRUZES</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
<u>DAMAIA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>FALAGUEIRA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>FONTAINHAS</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>MINA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>MOINHOS DA FUNCHEIRA</u>	03.11.02.00/07-92	APROVADO	REVOGADO	18/04/1986
<u>REBOLEIRA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>VENDA NOVA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
<u>Z. INDUSTRIAL SALGADAS</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
<u>Z. INDUSTRIAL VENDA NOVA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
<u>Z. MILITAR AMADORA</u>	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
CASCAIS				
<u>ARNEIRO</u>	03.11.06.00/01-92	APROVADO		22/02/1993
<u>COSTA DO SOL - PUCS</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	28/12/1948
LISBOA				
<u>ALTO DO LUMIAR</u>	03.11.06.18/02-98.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		27/10/1998
<u>LISBOA</u>	03.11.07.00/01-92	APROVADO	PARCIALMENTE REVOGADO	19/05/1977
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DA MADRAGOA</u>	03.11.06.00/03-97.PU	APROVADO AM		18/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DA MOURARIA</u>	03.11.06.00/04-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DE ALFAMA E COLINA DO CASTELO</u>	03.11.06.12/02-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
<u>NÚCLEO HISTÓRICO DO BAIRRO ALTO E BICA</u>	03.11.06.00/01-97.PU	APROVADO AM		14/10/1997
<u>OLIVAIS SUL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	02/12/1960
<u>VALE DE CHELAS</u>	03.11.06.00/01-98.PU	APROVADO AM		19/11/1998
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
LOURES				
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
MAFRA				
<u>ERICEIRA</u>	03.11.09.06/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/10/1995
OEIRAS				
<u>ALTO DOS BARRONHOS</u>	03.11.10.00/01-97.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/10/1997
<u>CACILHAS</u>	03.11.11.00/03-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		06/10/1992
<u>CACILHAS OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	REVISTO	23/12/1976
<u>COSTA DO SOL - PUCS</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	28/12/1948
<u>NORTE DE OEIRAS</u>	03.11.11.00/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/09/1991

<u>PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA</u>	03.11.10.00/02-95.PU	APROVADO AM		16/01/1996
<u>PARQUE SERRA DE CARNAXIDE</u>	03.11.11.03/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		01/03/1994
PALMELA				
<u>AIRES</u>	03.15.08.21/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	14/12/1989
<u>LAGOINHA, OLHOS D'ÁGUA, BARRA CHEIA</u>	03.15.08.02/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		03/11/1992
<u>PALMELA</u>	03.15.08.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	19/12/1989
<u>PALMELA REVISÃO</u>	03.15.08.21/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		20/01/1995
SEIXAL				
<u>ARRENTELA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
<u>ATALAIA</u>		APROVADO ANTES DE 1953		
SESIMBRA				
<u>FONTAINHAS, CASAL DO SAPO E COURELAS DA BRAVA</u>	03.15.11.00/02-99.PU	APROVADO AM		21/05/1999
<u>LAGOA DE ALBUFEIRA</u>	03.15.11.00/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/PARCIALMENTE REVOGADO	26/06/1995
<u>QUINTA DO CONDE</u>	03.15.11.01/02-92	APROVADO		22/11/1986
<u>QUINTA DO CONDE ADITAMENTO</u>		APROVADO		14/05/1987
SINTRA				
<u>RINCHOA - POENTE</u>	03.11.12.08/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/01/1993
<u>SINTRA</u>	03.11.11.09/01-96.PU	APROVADO		16/05/1996

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.7 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO PUBLICADOS DEPOIS DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
AMADORA				
<u>AMADORA - Z. NASCENTE</u>	03.11.15.00/01-01.PU	APROVADO AM		24/08/2001
LISBOA				
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
LOURES				
<u>Z. INDUSTRIAL DE TOCADELOS/LOUSA</u>	03.11.07.00/01-07.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/06/2007
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO</u>	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.8 – PLANOS DE PORMENOR PUBLICADOS ANTES DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE				
BATEL	03.15.02.01/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	31/12/1991
NUCLEOS "C" E "E"	03.15.02.01/01-93	APROVADO	REVOGADO	04/10/1993
PASSIL NORTE	03.15.02.01/02-01.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/05/2001
PP4 - SAMOUCO	03.15.02.02/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/10/1991
QUINTA DO FLAMINGO	03.15.02.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/05/1997
Z. ENVOLVENTE AO QUARTEL DA GNR	03.15.02.00/02-97.PP	APROVADO AM		20/01/1998
AMADORA				
ALT. PU AMADORA - BURACA	03.11.02.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	22/09/1992
ALT. PU AMADORA - FALAGUEIRA	03.11.02.05/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/09/1990
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	03/12/1991
ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA	03.11.02.05/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/08/1992
ALT. PU BRANDOA FALAGUEIRA	03.11.02.05/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/03/1993
ALT. PU BURACA	03.11.02.03/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/02/1992
ALT. PU DE ALFRAGIDE	03.11.02.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	23/06/1992
ALT. PU MOINHOS FUNCHEIRA	03.11.02.06/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/01/1992
ALTO DA DAMAIA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	16/11/1977
ALTO DA DAMAIA (OP.SAAL)	03.11.02.00/05-92	APROVADO	REVOGADO	07/12/1992
AV. COMBATENTES - AMADORA	03.11.02.06/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/05/1990
LIGAÇÃO DO CASAL DE S. BRÁS À R. COMANDANTE F. AMARAL	03.11.15.00/02-95.PP	APROVADO AM		26/03/1996
MOINHOS FUNCHEIRA - SERRA DA MIRA - ALTO MOINHOS	03.11.02.06/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	18/09/1993
PRACETA SAGRES - VENTEIRA	03.11.02.08/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	09/06/1990
QUARTEIRÃO 10 - BRANDOA	03.11.15.02/03-98.PP	APROVADO AM		30/12/1998
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOA	03.11.15.02/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/12/1998
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA	03.11.15.02/04-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	17/08/1999
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA	03.11.15.02/03-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	13/07/1999
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA	03.11.15.02/02-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA	03.11.15.02/05-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	14/09/1999
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE	03.11.15.00/01-95.PP	APROVADO AM		16/01/1996
RUA GONÇALVES RAMOS/RUA FILIPA DE LENCASTRE	03.11.15.08/01-96.PP	APROVADO AM		15/05/1996
SERRA DE CARNAXIDE	03.11.15.00/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/08/1998
TRAV. MÃE DE ÁGUA - AMADORA	03.11.02.05/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/10/1990
BARREIRO				
CASQUILHOS	03.15.04.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	29/10/1991
CASQUILHOS ALTERAÇÃO	03.15.04.06/01-98.PP	APROVADO AM		20/07/1998
QUINTA DA LOMBA - LAVRADIO	03.15.04.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/08/1989
QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS ALTERAÇÃO	03.15.04.01/01-95.PP	APROVADO AM		30/05/1995
CASCAIS				
ALVIDE - GAVETO R. ALVIDE COM R. CATARINA EUFÉmia	03.11.06.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/04/1994
AV. VENEZUELA	03.11.05.00/02-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/06/1997
GALIZA	03.11.05.04/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		05/02/1997
MONTE ESTORIL - AV. FAIAL/R. AÇORES	03.11.06.00/03-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/12/1994

<u>MONTE ESTORIL - RUA DE ESPINHO/AV. S. PEDRO</u>	03.11.06.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		15/02/1990
<u>QUINTA DA ALAGOA DE CIMA - CARCAVELOS</u>	03.11.05.02/02-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/06/1996
<u>RESIDÊNCIA 3ª IDADE - APARTAMENTO REI CAROL - ESTORIL</u>	03.11.06.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/07/1993
<u>TERRENO DESIGNADO MAÇÃO - S. DOMINGOS DE RANA</u>	03.11.06.06/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/03/1994
<u>VIZO - ÁREA TERRENO ENTRE BICESSE E MANIQUE</u>	03.11.05.03/03-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		10/12/1996
<u>Z. GUIA – E.N. 247</u>	03.11.06.03/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	14/07/1993
<u>Z. GUIA – E.N. 247 RECTIFICAÇÃO</u>	03.11.05.00/03-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		07/07/1997
<u>ZAMBUJEIRO QUADRADO</u>	03.11.05.00/01-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/06/1996
LISBOA				
<u>ALTO PARQUE EDUARDO VII</u>	03.11.07.00/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/12/1992
<u>EIXO URBANO LUZ-BENFICA</u>	03.11.06.08/01-97.PP	APROVADO AM	ALTERADO	24/03/1997
<u>POLO UNIVERSITÁRIO UTL</u>	03.11.07.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1993
<u>QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR</u>	03.11.06.50/01-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/11/1995
<u>Z. ENVOLVENTE DO MERCADO DE BENFICA</u>	03.11.06.08/03-95.PP	APROVADO AM		19/12/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
<u>Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO</u>	03.11.07.00/01-90	APROVADO AM	ALTERADO	08/03/1991
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO ALTERAÇÃO</u>	03.11.06.00/01-96.PP	APROVADO AM		13/08/1996
LOURES				
<u>RECONV. CLANDEST. - B. S. MARIA, Q. TERRAS, PINHEIRO LOURES</u>	03.11.08.07/01-94	APROVADO AM		08/11/1994
<u>RECONV. CLANDEST. - BAIRRO VITÓRIA - PINHEIRO</u>	03.11.08.07/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE-BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
MAFRA				
<u>PRAÇA DOS NAVEGANTES - ERICEIRA</u>	03.11.10.06/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/1991
<u>QUINTA VELHA DO MILHARADO</u>	03.11.10.09/01-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		25/08/1992
MOITA				
<u>FRENTE NASCENTE LARGO CONDE FERREIRA</u>	03.15.06.03/03-95.PP	APROVADO AM		11/08/1995
<u>MARGINAL DA MOITA</u>	03.15.06.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
<u>QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL - ALHOS VEDROS</u>	03.15.06.01/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
MONTIJO				
<u>BAIRRO NOVO DO PARQUE</u>	03.15.07.02/01-97.PP	APROVADO AM		05/12/1997
ODIVELAS				
<u>BAIRRO ARCO MARIA TERESA - CANEÇAS</u>	03.11.08.04/01-92	APROVADO		10/11/1992
<u>QUINTA DA PALMEIRA</u>	03.11.07.11/01-99.PP	APROVADO AM		14/09/1999
OEIRAS				
<u>ALMARJÃO</u>	03.11.10.00/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/01/1999
<u>ALTO DA TERRUGEM - CHEPA</u>	03.11.11.13/02-91	APROVADO		07/12/1992
<u>ALTO DE ALGÊS</u>	03.11.10.06/03-98.PP	APROVADO AM		26/02/1999
<u>ALTO DE ALGÊS (QUART. DEF. PELAS R. SOFIA CARVALHO, FRANCISCO DUARTE PEDROSO E AV. REPÚBLICA)</u>	03.11.11.02/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
<u>ALTO DE SANTA CATARINA ALTERAÇÃO</u>	03.11.11.02/05-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		11/02/1992
<u>ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA</u>	03.11.11.00/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/08/1993
<u>ÁREA SERVIÇOS A NORTE DE LINDA-A-VELHA</u>	03.11.11.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/09/1992
<u>ESPARGAL</u>	03.11.11.00/06-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/12/1991

<u>MOINHO DAS ANTAS</u>	03.11.10.00/03-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
<u>PAÇO DE ARCOS</u>	03.11.11.04/01- 91	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/11/1991
<u>QUINTA DA FONTE - CARNAXIDE</u>	03.11.11.02/07-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
<u>QUINTA DA FONTE - PAÇO DE ARCOS</u>	03.11.10.00/01-95.PP	APROVADO AM		09/11/1995
<u>VALE DE ALGÊS</u>	03.11.11.02/01-92	APROVADO	ALTERADO	23/06/1992
<u>VALE DE ALGÊS 1ª ALTERAÇÃO</u>	03.11.10.06/01-98.PP	APROVADO AM		17/04/1998
<u>Z. HB M1 DO PU MEDROSA</u>	03.11.11.03/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1992
<u>Z. INTERFACE DE PAÇO DE ARCOS</u>	03.11.10.00/04-95.PP	APROVADO AM		20/02/1996
PALMELA				
<u>ALFACANHAS - ESCALRACHAL</u>	03.15.08.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/12/1992
SEIXAL				
<u>FOROS DA CATRAPONA</u>	03.15.10.04/03-97.PP	APROVADO AM		02/07/1997
<u>PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III</u>	03.15.10.05/01-96.PP	APROVADO AM		03/10/1996
<u>QUINTA DA FÁBRICA</u>	03.15.10.00/01-95	APROVADO AM		29/08/1995
<u>QUINTA DAS LARANJEIRAS</u>	03.15.10.04/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
<u>QUINTA DE D. MARIA</u>	03.15.10.04/02-97.PP	APROVADO AM		09/04/1997
<u>QUINTA DO CONDE - 1ª FASE - CORROIOS</u>	03.15.10.05/02-96.PP	APROVADO AM		30/10/1996
<u>QUINTA S. NICOLAU DE FORA</u>	03.15.10.04/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/07/1990
<u>REDONDOS</u>	03.15.10.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
<u>Z. ANTIGO CAMPO ARRENTELA</u>	03.15.10.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
SETUBAL				
<u>COMÉRCIO DE GRANDE SUPERFÍCIE NA AZEDA</u>	03.15.12.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/07/1994
<u>MITRENA</u>	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	10/07/1989
<u>MITRENA 1ª ALTERAÇÃO</u>	03.15.12.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/08/1992
<u>PARCELAS NO SÍTIO DENOMINADO ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO</u>	03.15.12.06/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/09/1999
<u>QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO</u>	03.15.12.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	28/10/1997
<u>VALE DE CEREJEIRAS</u>	03.15.12.00/01-95.PP	APROVADO AM		28/10/1995
SINTRA				
<u>COOPALME - ALGUEIRÃO - MEM-MARTINS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	03/10/1980
<u>SALVAGUARDA DO BAIRRO ALMEIDA ARAÚJO - QUELUZ</u>	03.11.11.07/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/1998
<u>TERRENO CAMARÁRIO EM MANIQUE DE CIMA</u>	03.11.12.12/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/08/1989
VILA FRANCA DE XIRA				
<u>FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA</u>	03.11.14.01/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
<u>QUINTA DA COUTADA</u>	03.11.15.00/01-91	APROVADO	SUSPENSO	08/04/1992
<u>QUINTA DA MARANHOTA - VIALONGA</u>	03.11.15.08/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/08/1990
<u>QUINTA DOS BACELOS</u>	03.11.15.09/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/03/1993
<u>RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-97.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	13/05/1997
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA</u>	03.11.14.06/04-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	28/11/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES</u>	03.11.14.07/03-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/09/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA</u>	03.11.15.08/01-94	APROVADO AM	SUSPENSO	03/01/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA</u>	03.11.14.02/01-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	23/07/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA</u>	03.11.14.08/02-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/07/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA</u>	03.11.15.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	06/10/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES</u>	03.11.15.07/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	23/06/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA</u>	03.11.14.08/02-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	12/06/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA</u>	03.11.14.11/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/SUSPENSO	08/04/1992

<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA</u>	03.11.14.09/03-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	04/09/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA</u>	03.11.14.02/01-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	20/02/1996
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA</u>	03.11.14.05/05-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.9 – PLANOS DE PORMENOR PUBLICADOS DEPOIS DE 1999 POR CONCELHOS DA AML, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE				
CERRADO DA PRAIA	03.15.02.00/01-06.PP	APROVADO AM		18/05/2006
QUINTA DOS BARRIS	03.15.02.02/01-00.PP	APROVADO AM		04/10/2000
Z. DA QUEBRADA NORTE - ALCOCHETE	03.15.02.00/02-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
Z. DA QUEBRADA SUL - ALCOCHETE	03.15.02.01/01-01.PP	APROVADO AM		29/01/2001
Z. POENTE DO SAMOUÇO-TERRA NOVA	03.15.02.02/01-02.PP	APROVADO AM		03/04/2002
ALMADA				
BAIRRO DO CAMPO DA BOLA - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
JARDIM URBANO - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/02-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
NOVOS PARQUES DE CAMPISMO	03.15.03.03/03-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/03/2005
PRAIAS URBANAS (PP1) COSTA DA CAPARICA	03.15.03.03/04-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/09/2005
AMADORA				
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOIA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/03-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOIA	03.11.15.02/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOIA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/01-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOIA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/04-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOIA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/05-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOIA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/06-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 52 - BRANDOIA	03.11.15.02/07-01.PP	APROVADO AM		20/11/2001
QUARTEIROS 16 E 15 (PARTE) - BRANDOIA 1ª ALT. REG. SIMPL.	03.11.15.02/02-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
RIBEIRA DA FALAGUEIRA	03.11.15.05/01-05.PP	APROVADO AM		29/04/2005
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.08/02-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
CASCAIS				
ESP. DE ESTRUT. URBAN. P/ O ESTAB. DE UN. HOSP. E ENS. UNIV. EM TIRES	03.11.05.06/01-01.PP	APROVADO AM		17/12/2001
REESTRUT. URBAN. DOS TERRENOS DO HOTEL ESTORIL-SOL/ÁREA ENVOLV.	03.11.05.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/10/2006
ST. DOMINIC'S	03.11.05.06/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	06/06/2000
ST. DOMINIC'S 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.05.06/02-00.PP	APROVADO AM		12/01/2001
LISBOA				
ARTILHARIA UM	03.11.06.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/03/2005
CALHARIZ DE BENFICA	03.11.06.08/01-02.PP	APROVADO AM		04/06/2002
EIXO URBANO LUZ-BENFICA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.06.08/02-02.PP/A	APROVADO AM		16/07/2002
QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.06.50/01-99.PP	APROVADO AM		11/11/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL REVISÃO	03.11.05.00/01-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98 REVISÃO	03.11.06.00/02-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA VER.	03.11.06.00/03-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
LOURES				
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP5 - ZONA DE SACAVÉM	03.11.06.00/05-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
OEIRAS				

ALMARJÃO 1ª ALTERAÇÃO	03.11.10.00/01-01.PP	APROVADO AM		27/04/2001
MOINHO DAS ANTAS 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.10.00/02-01.PP/A	APROVADO AM		03/12/2001
VALE DE ALGÉS 2ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.10.06/01-00.PP	APROVADO AM		31/03/2000
Z. OCIDENTAL DE PORTO SALVO	03.11.10.09/02-01.PP	APROVADO AM		01/06/2001
PALMELA				
BAIRRO DO PINHEIRO GRANDE	03.15.08.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/06/2006
SEIXAL				
CUCENA, PAIO PIRES	03.15.10.01/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/01/2002
E.N. 10 DE SANTA MARTA DE CORROIOS	03.15.10.05/03-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III, IV, V, VI	03.15.10.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/11/2005
QUINTA DA VINHA GRANDE	03.15.10.03/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/05/2000
QUINTA DE VALADARES	03.15.10.00/04-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		14/03/2002
QUINTA DO REGO TRAVESSO	03.15.10.02/01-02.PP	APROVADO AM		11/02/2002
SESIMBRA				
AUGI Nº 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE	03.15.11.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/01/2005
PINHAL DO GENERAL	03.15.11.03/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	03/10/2000
PINHAL DO GENERAL 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.11.00/01-02.PP/A	APROVADO AM		07/11/2002
SETUBAL				
MITRENA 2ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.08/01-01.PP/A	APROVADO AM		05/09/2001
MITRENA 3ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.12.00/01-04.PP/A	APROVADO AM		19/08/2004
PARC. NO SÍTIO DEN. ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO 1ª ALT. REG. SIMP.	03.15.12.06/01-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO 1ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.15.12.04/01-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
VALE DE MULATAS	03.15.12.05/01-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/02/2002
VALE FLORETE I - AZEITÃO, FREGUESIA DE SÃO SIMÃO	03.15.12.06/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
VALE FLORETE II	03.15.12.06/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/03/2003
SINTRA				
ÁREA CENTRAL DO CACÉM	03.11.11.19/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/2003
VILA FRANCA DE XIRA				
AUGI DO CASAL DO URJAL EM SÃO JOÃO DOS MONTES	03.11.14.00/01-04.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/07/2004
ESPAÇO DO ANTIGO BARRACÃO DO SAL NA PÓVOA DE SANTA IRIA	03.11.14.00/02-04.PP	APROVADO AM		12/11/2004
EX-MAGUE	03.11.14.02/02-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/05/2003
FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.14.01/01-02.PP/A	APROVADO AM		25/07/2002
QUINTA DA COUTADA SUSPENSÃO	03.11.14.00/12-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/05-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA SUSP.	03.11.14.06/02-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO	03.11.14.09/04-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/13-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA SUSP.	03.11.14.02/03-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA SUSP.	03.11.14.08/09-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA SUSPENSÃO	03.11.14.02/01-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO	03.11.14.07/10-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA SUSPENSÃO	03.11.14.08/08-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA 1ª ALT. REG. SIMP.	03.11.14.11/02-02.PP/A	APROVADO AM		28/01/2003
RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA SUSPENSÃO	03.11.14.11/07-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA SUSPENSÃO	03.11.14.09/06-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA SUSPENSÃO	03.11.14.02/11-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005

<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA 1ª ALT. REG. SIMPL.</u>	03.11.14.05/01-03.PP/A	APROVADO AM	23/07/2003
<u>Z.EXPANSÃO DE VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO	29/06/2000

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.10 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO APROVADOS COM E SEM RATIFICAÇÃO, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007 POR CONCELHOS DA AML

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALMADA (PDM: 14/1/1997)				
PU NÃO RATIFICADOS				
ALMADA - PP9, PP7 E CENTRO SUL	03.15.03.01/01-92	APROVADO		25/08/1992
ALMADA - TRAFARIA - CACILHAS		APROVADO ANTES DE 1953		
COSTA DA CAPARICA		APROVADO ANTES DE 1953		
AMADORA (PDM: 22/6/1994)				
PU NÃO RATIFICADOS				
AMADORA - Z. NASCENTE	03.11.15.00/01-01.PU	APROVADO AM		24/08/2001
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
PU NÃO RATIFICADOS				
ARNEIRO	03.11.06.00/01-92	APROVADO		22/02/1993
CABREIRO	NÃO	APROVADO	NÃO	28/12/1948
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
PU RATIFICADOS				
ALTO DO LUMIAR	03.11.06.18/02-98.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		27/10/1998
PU NÃO RATIFICADOS				
LISBOA	03.11.07.00/01-92	APROVADO	PARCIALMENTE REVOGADO	19/05/1977
NÚCLEO HISTÓRICO DA MADRAGOA	03.11.06.00/03-97.PU	APROVADO AM		18/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DA MOURARIA	03.11.06.00/04-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DE ALFAMA E COLINA DO CASTELO	03.11.06.12/02-97.PU	APROVADO AM		15/10/1997
NÚCLEO HISTÓRICO DO BAIRRO ALTO E BICA	03.11.06.00/01-97.PU	APROVADO AM		14/10/1997
VALE DE CHELAS	03.11.06.00/01-98.PU	APROVADO AM		19/11/1998
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
LOURES (14/7/1994)				
PU RATIFICADOS				
Z. INDUSTRIAL DE TOCADELOS/LOUSA	03.11.07.00/01-07.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/06/2007
PU NÃO RATIFICADOS				
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 REVISÃO	03.11.06.00/01-00.PU	APROVADO MAOT		31/12/1999
MAFRA (27/12/1995)				
PU RATIFICADOS				
ERICEIRA	03.11.09.06/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/10/1995
OEIRAS (22/3/1994)				
PU RATIFICADOS				
ALTO DOS BARRINHOS	03.11.10.00/01-97.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/10/1997
NORTE DE OEIRAS	03.11.11.00/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/09/1991
PARQUE SERRA DE CARNAXIDE	03.11.11.03/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		01/03/1994
PU NÃO RATIFICADOS				
CACILHAS	03.11.11.00/03-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		06/10/1992
PARQUE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA	03.11.10.00/02-95.PU	APROVADO AM		16/01/1996
PALMELA (9/7/1997)				
PU RATIFICADOS				
LAGOINHA, OLHOS D'ÁGUA, BARRA CHEIA	03.15.08.02/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		03/11/1992

PALMELA REVISÃO	03.15.08.21/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		20/01/1995
SEIXAL (11/11/1993)				
PU NÃO RATIFICADOS				
ARRENTELA		APROVADO ANTES DE 1953		
ATALAIA		APROVADO ANTES DE 1953		
SESIMBRA (2/2/1998)				
PU RATIFICADOS				
LAGOA DE ALBUFEIRA	03.15.11.00/01-95.PU	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/PARCIALMENTE REVOGADO	26/06/1995
PU NÃO RATIFICADOS				
FONTAINHAS, CASAL DO SAPO E COURELAS DA BRAVA	03.15.11.00/02-99.PU	APROVADO AM		21/05/1999
QUINTA DO CONDE	03.15.11.01/02-92	APROVADO		22/11/1986
QUINTA DO CONDE ADITAMENTO		APROVADO		14/05/1987
SINTRA (4/10/1999)				
PU RATIFICADOS				
RINCHOA - POENTE	03.11.12.08/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/01/1993
PU NÃO RATIFICADOS				
ADRAGA - MAGOITO		APROVADO		
SINTRA	03.11.11.09/01-96.PU	APROVADO		16/05/1996
(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)				

ANEXO 2.11 – PLANOS DE PORMENOR APROVADOS COM E SEM RATIFICAÇÃO, NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007 POR CONCELHOS DA AML

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE (PDM: 22/8/1997)				
PP RATIFICADOS				
PASSIL NORTE	03.15.02.01/02-01.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/05/2001
PP4 - SAMOUCO	03.15.02.02/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/10/1991
QUINTA DO FLAMINGO	03.15.02.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/05/1997
PP NÃO RATIFICADOS				
CERRADO DA PRAIA	03.15.02.00/01-06.PP	APROVADO AM		18/05/2006
QUINTA DOS BARRIS	03.15.02.02/01-00.PP	APROVADO AM		04/10/2000
Z. DA QUEBRADA NORTE - ALCOCHETE	03.15.02.00/02-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
Z. DA QUEBRADA SUL - ALCOCHETE	03.15.02.01/01-01.PP	APROVADO AM		29/01/2001
Z. ENVOLVENTE AO QUARTEL DA GNR	03.15.02.00/02-97.PP	APROVADO AM		20/01/1998
Z. POENTE DO SAMOUCO-TERRA NOVA	03.15.02.02/01-02.PP	APROVADO AM		03/04/2002
ALMADA (14/1/1997)				
PP RATIFICADOS				
BAIRRO DO CAMPO DA BOLA - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
JARDIM URBANO - COSTA CAPARICA	03.15.03.03/02-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/02/2005
NOVOS PARQUES DE CAMPISMO	03.15.03.03/03-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/03/2005
PRAIAS URBANAS (PP1) COSTA DA CAPARICA	03.15.03.03/04-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/09/2005
AMADORA (22/6/1994)				
PP RATIFICADOS				
MOINHOS FUNCHEIRA - SERRA DA MIRA - ALTO MOINHOS	03.11.02.06/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	18/09/1993
PRACETA SAGRES - VENTEIRA	03.11.02.08/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	09/06/1990
SERRA DE CARNAXIDE	03.11.15.00/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/08/1998
TRAV. MÃE DE ÁGUA - AMADORA	03.11.02.05/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/10/1990
PP NÃO RATIFICADOS				
LIGAÇÃO DO CASAL DE S. BRÁS À R. COMANDANTE F. AMARAL	03.11.15.00/02-95.PP	APROVADO AM		26/03/1996
QUARTEIRÃO 10 - BRANDOA	03.11.15.02/03-98.PP	APROVADO AM		30/12/1998
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOA	03.11.15.02/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/12/1998
QUARTEIRÃO 17 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/03-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOA	03.11.15.02/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 2 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/01-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA	03.11.15.02/04-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	17/08/1999
QUARTEIRÃO 21 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/04-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA	03.11.15.02/03-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	13/07/1999
QUARTEIRÃO 32 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/05-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA	03.11.15.02/02-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
QUARTEIRÃO 51 - BRANDOA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.02/06-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
QUARTEIRÃO 52 - BRANDOA	03.11.15.02/07-01.PP	APROVADO AM		20/11/2001
QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA	03.11.15.02/05-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	14/09/1999
QUARTEIRÕES 16 E 15 (PARTE) - BRANDOA 1ª ALT. REG. SIMPL.	03.11.15.02/02-01.PP	APROVADO AM		28/07/2001
RIBEIRA DA FALAGUEIRA	03.11.15.05/01-05.PP	APROVADO AM		29/04/2005
RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE	03.11.15.00/01-95.PP	APROVADO AM		16/01/1996

RUA ELIAS GARCIA/ZONA POENTE 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.15.08/02-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
RUA GONÇALVES RAMOS/RUA FILIPA DE LENCASTRE	03.11.15.08/01-96.PP	APROVADO AM		15/05/1996
BARREIRO (4/5/1994)				
PP RATIFICADOS				
CASQUILHOS	03.15.04.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	29/10/1991
QUINTA DA LOMBA - LAVRADIO	03.15.04.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/08/1989
PP NÃO RATIFICADOS				
CASQUILHOS ALTERAÇÃO	03.15.04.06/01-98.PP	APROVADO AM		20/07/1998
QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS ALTERAÇÃO	03.15.04.01/01-95.PP	APROVADO AM		30/05/1995
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
PP RATIFICADOS				
ALVIDE - GAVETO R. ALVIDE COM R. CATARINA EUFÉMIA	03.11.06.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		18/04/1994
AV. VENEZUELA	03.11.05.00/02-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/06/1997
GALIZA	03.11.05.04/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		05/02/1997
MONTE ESTORIL - AV. FAIAL/R. AÇORES	03.11.06.00/03-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		02/12/1994
MONTE ESTORIL - RUA DE ESPINHO/AV. S. PEDRO	03.11.06.04/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		15/02/1990
QUINTA DA ALGOA DE CIMA - CARCAVELOS	03.11.05.02/02-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/06/1996
REESTRUT. URBAN. DOS TERRENOS DO HOTEL ESTORIL-SOL/ÁREA ENVOLV.	03.11.05.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/10/2006
RESIDÊNCIA 3ª IDADE - APARTAMENTO REI CAROL - ESTORIL	03.11.06.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		21/07/1993
TERRENO DESIGNADO MAÇÃO - S. DOMINGOS DE RANA	03.11.06.06/01-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/03/1994
VIZO - ÁREA TERRENO ENTRE BICESSE E MANIQUE	03.11.05.03/03-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		10/12/1996
Z. GUIA - E.N. 247	03.11.06.03/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	14/07/1993
Z. GUIA - E.N. 247 RECTIFICAÇÃO	03.11.05.00/03-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		07/07/1997
ZAMBUJEIRO QUADRADO	03.11.05.00/01-96.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		28/06/1996
PP NÃO RATIFICADOS				
ESP. DE ESTRUT. URBAN. P/ O ESTAB. DE UN. HOSP. E ENS. UNIV. EM TIRES	03.11.05.06/01-01.PP	APROVADO AM		17/12/2001
ST. DOMINIC'S	03.11.05.06/01-00 PP	APROVADO AM	ALTERADO	06/06/2000
ST. DOMINIC'S 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.05.06/02-00.PP	APROVADO AM		12/01/2001
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
PP RATIFICADOS				
ALTO PARQUE EDUARDO VII	03.11.07.00/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/12/1992
ARTILHARIA UM	03.11.06.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/03/2005
POLO UNIVERSITÁRIO UTL	03.11.07.00/02-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1993
PP NÃO RATIFICADOS				
CALHARIZ DE BENFICA	03.11.06.08/01-02.PP	APROVADO AM		04/06/2002
EIXO URBANO LUZ-BENFICA	03.11.06.08/01-97.PP	APROVADO AM	ALTERADO	24/03/1997
EIXO URBANO LUZ-BENFICA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.06.08/02-02.PP/A	APROVADO AM		16/07/2002
QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.06.50/01-99.PP	APROVADO AM		11/11/1999
QUARTEIRÃO DA GARAGEM MILITAR	03.11.06.50/01-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/11/1995
Z. ENVOLVENTE DO MERCADO DE BENFICA	03.11.06.08/03-95.PP	APROVADO AM		19/12/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL REVISÃO	03.11.05.00/01-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP1 - ZONA CENTRAL		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98		APROVADO MOPTC	REVISTO	16/11/1995
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP2 - ZONA DO RECINTO DA EXPO'98 REVISÃO	03.11.06.00/02-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA VER.	03.11.06.00/03-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
Z. INTERV. DA EXPO' 98 - PP3 - Z. SUL/AV. MARECHAL GOMES DA COSTA		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995

<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO</u>	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO</u>	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO</u>	03.11.07.00/01-90	APROVADO AM	ALTERADO	08/03/1991
<u>Z. SINISTRADA DO CHIADO ALTERAÇÃO</u>	03.11.06.00/01-96.PP	APROVADO AM		13/08/1996
LOURES (PDM: 14/7/1994)				
PP RATIFICADOS				
<u>RECONV. CLANDEST. - BAIRRO VITÓRIA - PINHEIRO</u>	03.11.08.07/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>RECONV. CLANDEST. - B. S. MARIA, Q. TERRAS, PINHEIRO LOURES</u>	03.11.08.07/01-94	APROVADO AM		08/11/1994
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	06/10/1995
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP4 - ZONA NORTE/BEIROLAS REVISÃO</u>	03.11.06.00/04-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP5 - ZONA DE SACAVÉM</u>	03.11.06.00/05-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98 - PP6 - PARQUE DO TEJO</u>	03.11.06.00/06-00.PP	APROVADO MAOT		31/12/1999
MAFRA (PDM: 27/12/1995)				
PP RATIFICADOS				
<u>PRAÇA DOS NAVEGANTES - ERICEIRA</u>	03.11.10.06/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/1991
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>QUINTA VELHA DO MILHARADO</u>	03.11.10.09/01-92	APROVADO C/CONDIÇÕES		25/08/1992
MOITA (PDM: 7/12/1997)				
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>FRENTE NASCENTE LARGO CONDE FERREIRA</u>	03.15.06.03/03-95.PP	APROVADO AM		11/08/1995
<u>MARGINAL DA MOITA</u>	03.15.06.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
<u>QUINTA DA FONTE DA PRATA SUL - ALHOS VEDROS</u>	03.15.06.01/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
MONTIJO (PDM: 1/2/1997)				
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>BAIRRO NOVO DO PARQUE</u>	03.15.07.02/01-97.PP	APROVADO AM		05/12/1997
ODIVELAS (PDM: 14/7/1994)				
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>BAIRRO ARCO MARIA TERESA - CANEÇAS</u>	03.11.08.04/01-92	APROVADO		10/11/1992
<u>QUINTA DA PALMEIRA</u>	03.11.07.11/01-99.PP	APROVADO AM		14/09/1999
OEIRAS (PDM: 22/3/1994)				
PP RATIFICADOS				
<u>ALTO DE ALGÉS (QUART. DEF. PELAS R. SOFIA CARVALHO, FRANCISCO DUARTE PEDROSO E AV. REPÚBLICA)</u>	03.11.11.02/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
<u>ALTO DE SANTA CATARINA ALTERAÇÃO</u>	03.11.11.02/05-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		11/02/1992
<u>ÁREA CENTRAL OUTORELA - PORTELA</u>	03.11.11.00/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		12/08/1993
<u>ÁREA SERVIÇOS A NORTE DE LINDA-A-VELHA</u>	03.11.11.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/09/1992
<u>ESPARGAL</u>	03.11.11.00/06-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		31/12/1991
<u>PACO DE ARCOS</u>	03.11.11.04/01- 91	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/11/1991
<u>QUINTA DA FONTE - CARNAXIDE</u>	03.11.11.02/07-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/02/1992
<u>Z. HB M1 DO PU MEDROSA</u>	03.11.11.03/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/12/1992
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>ALMARJÃO</u>	03.11.10.00/02-98.PP	APROVADO AM	ALTERADO	28/01/1999
<u>ALMARJÃO 1ª ALTERAÇÃO</u>	03.11.10.00/01-01.PP	APROVADO AM		27/04/2001
<u>ALTO DA TERRUGEM - CHEPA</u>	03.11.11.13/02-91	APROVADO		07/12/1992

ALTO DE ALGÉS	03.11.10.06/03-98.PP	APROVADO AM		26/02/1999
MOINHO DAS ANTAS	03.11.10.00/03-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
MOINHO DAS ANTAS 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.11.10.00/02-01.PP/A	APROVADO AM		03/12/2001
QUINTA DA FONTE - PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/01-95.PP	APROVADO AM		09/11/1995
VALE DE ALGÉS 2ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR	03.11.10.06/01-00.PP	APROVADO AM		31/03/2000
VALE DE ALGÉS	03.11.11.02/01-92	APROVADO	ALTERADO	23/06/1992
VALE DE ALGÉS 1ª ALTERAÇÃO	03.11.10.06/01-98.PP	APROVADO AM		17/04/1998
Z. INTERFACE DE PAÇO DE ARCOS	03.11.10.00/04-95.PP	APROVADO AM		20/02/1996
Z. OCIDENTAL DE PORTO SALVO	03.11.10.09/02-01.PP	APROVADO AM		01/06/2001
PALMELA (PDM: 9/7/1997)				
PP RATIFICADOS				
ALFACANHAS - ESCALRACHAL	03.15.08.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/12/1992
BAIRRO DO PINHEIRO GRANDE	03.15.08.00/01-06.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/06/2006
SEIXAL (PDM: 11/11/1993)				
PP RATIFICADOS				
CUCENA, PAIO PIRES	03.15.10.01/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/01/2002
E.N. 10 DE SANTA MARTA DE CORROIOS	03.15.10.05/03-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III, IV, V, VI	03.15.10.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/11/2005
QUINTA DA VINHA GRANDE	03.15.10.03/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		19/05/2000
QUINTA DE VALADARES	03.15.10.00/04-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		14/03/2002
QUINTA S. NICOLAU DE FORA	03.15.10.04/01-90	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/07/1990
Z. ANTIGO CAMPO ARRENTELA	03.15.10.02/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		06/10/1992
PP NÃO RATIFICADOS				
FOROS DA CATRAPONA	03.15.10.04/03-97.PP	APROVADO AM		02/07/1997
PINHAL CONDE DA CUNHA - PARCELAS I, II, III	03.15.10.05/01-96.PP	APROVADO AM		03/10/1996
QUINTA DA FÁBRICA	03.15.10.00/01-95	APROVADO AM		29/08/1995
QUINTA DAS LARANJEIRAS	03.15.10.04/01-97.PP	APROVADO AM		01/04/1997
QUINTA DE D. MARIA	03.15.10.04/02-97.PP	APROVADO AM		09/04/1997
QUINTA DO CONDE - 1ª FASE - CORROIOS	03.15.10.05/02-96.PP	APROVADO AM		30/10/1996
QUINTA DO REGO TRAVESSO	03.15.10.02/01-02.PP	APROVADO AM		11/02/2002
REDONDOS	03.15.10.03/02-95.PP	APROVADO AM		11/07/1995
SESIMBRA (PDM: 2/2/1998)				
PP RATIFICADOS				
AUGI Nº 24 DA RIBEIRA DO MARCHANTE	03.15.11.00/01-05.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/01/2005
PP NÃO RATIFICADOS				
PINHAL DO GENERAL	03.15.11.03/01-00.PP	APROVADO AM	ALTERADO	03/10/2000
PINHAL DO GENERAL 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO	03.15.11.00/01-02.PP/A	APROVADO AM		07/11/2002
SETÚBAL (PDM: 10/8/1994)				
PP RATIFICADOS				
COMÉRCIO DE GRANDE SUPERFÍCIE NA AZEDA	03.15.12.00/02-94	APROVADO RATIFICAÇÃO		23/07/1994
MITRENA	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	10/07/1989
MITRENA 1ª ALTERAÇÃO	03.15.12.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		25/08/1992
QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO	03.15.12.00/01-97.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO	28/10/1997
VALE DE MULATAS	03.15.12.05/01-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		08/02/2002
VALE FLORETE I - AZEITÃO, FREGUESIA DE SÃO SIMÃO	03.15.12.06/02-02.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		13/03/2002
VALE FLORETE II	03.15.12.06/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/03/2003

PP NÃO RATIFICADOS				
<u>MITRENA 2ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.15.12.08/01-01.PP/A	APROVADO AM		05/09/2001
<u>MITRENA 3ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.15.12.00/01-04.PP/A	APROVADO AM		19/08/2004
<u>PARCELAS NO SÍTIO DENOMINADO ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO</u>	03.15.12.06/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/09/1999
<u>PARC. NO SÍTIO DEN. ESTACAL - BREJOS DE AZEITÃO 1ª ALT. REG. SIMP.</u>	03.15.12.06/01-05.PP/A	APROVADO AM		27/09/2005
<u>QUINTA DO PICÃO - AZEITÃO 1ª ALTERAÇÃO DE PORMENOR</u>	03.15.12.04/01-00.PP	APROVADO AM		09/01/2001
<u>VALE DE CEREJEIRAS</u>	03.15.12.00/01-95.PP	APROVADO AM		28/10/1995
SINTRA (PDM: 4/10/1999)				
PP RATIFICADOS				
<u>ÁREA CENTRAL DO CACÉM</u>	03.11.11.19/01-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/2003
<u>SALVAGUARDA DO BAIRRO ALMEIDA ARAÚJO - QUELUZ</u>	03.11.11.07/01-98.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/03/1998
<u>TERRENO CAMARÁRIO EM MANIQUE DE CIMA</u>	03.11.12.12/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO		17/08/1989
VILA FRANCA DE XIRA (PDM: 17/3/1993)				
PP RATIFICADOS				
<u>AUGI DO CASAL DO URJAL EM SÃO JOÃO DOS MONTES</u>	03.11.14.00/01-04.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		30/07/2004
<u>EX-MAGUE</u>	03.11.14.02/02-03.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		26/05/2003
<u>QUINTA DA COUTADA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.00/12-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>QUINTA DA MARANHOTA - VIALONGA</u>	03.11.15.08/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO		24/08/1990
<u>QUINTA DOS BACELOS</u>	03.11.15.09/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO		22/03/1993
<u>RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/05-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA SUSP.</u>	03.11.14.06/02-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO</u>	03.11.14.09/04-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/13-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA SUSP.</u>	03.11.14.02/03-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA SUSP.</u>	03.11.14.08/09-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA</u>	03.11.15.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	06/10/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA AZINHEIRA - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.02/01-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES</u>	03.11.15.07/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	SUSPENSO	23/06/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DA PONTE - S. JOÃO MONTES SUSPENSÃO</u>	03.11.14.07/10-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.08/08-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA</u>	03.11.14.11/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	ALTERADO/SUSPENSO	08/04/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.11/07-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.09/06-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA SUSPENSÃO</u>	03.11.14.02/11-05.PP/S	APROVADO RATIFICAÇÃO	21-09-2007	21/09/2005
<u>Z.EXPANSÃO DE VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-00.PP	APROVADO RATIFICAÇÃO		29/06/2000
PP NÃO RATIFICADOS				
<u>ENCOSTA DE MONTE GORDO</u>	03.11.14.00/02-97.PP	APROVADO AM		24/11/1997
<u>ESPAÇO DO ANTIGO BARRAÇÃO DO SAL NA PÓVOA DE SANTA IRIA</u>	03.11.14.00/02-04.PP	APROVADO AM		12/11/2004
<u>FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA</u>	03.11.14.01/01-99.PP	APROVADO AM	ALTERADO	12/05/1999
<u>FRENTE RIBEIRINHA DE ALHANDRA 1ª ALTERAÇÃO REGIME SIMPLIFICADO</u>	03.11.14.01/01-02.PP/A	APROVADO AM		25/07/2002
<u>QUINTA DA COUTADA</u>	03.11.15.00/01-91	APROVADO	SUSPENSO	08/04/1992
<u>RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA</u>	03.11.14.08/01-97.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	13/05/1997
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DA SERRA - PÓVOA DE SANTA IRIA</u>	03.11.14.06/04-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	28/11/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO PINHEIRO - S. JOÃO MONTES</u>	03.11.14.07/03-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/09/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO POCINHO - VIALONGA</u>	03.11.15.08/01-94	APROVADO AM	SUSPENSO	03/01/1995
<u>RECONV. CLANDEST. - ENCOSTA FONTE/VALE DOUTOR - ALVERCA</u>	03.11.14.02/01-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	23/07/1996

<u>RECONV. CLANDEST. - FONTE SANTA - SANTA EULÁLIA - VIALONGA</u>	03.11.14.08/02-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	02/07/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA DO SERPA - VIALONGA</u>	03.11.14.08/02-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	12/06/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - TERRA PASTORIA FORTE DA CASA 1ª ALT. REG. SIMP.</u>	03.11.14.11/02-02.PP/A	APROVADO AM		28/01/2003
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA ALTA DE ARCENA - ALVERCA</u>	03.11.14.09/03-96.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	04/09/1996
<u>RECONV. CLANDEST. - ZONA DO MOLEDO - ALVERCA</u>	03.11.14.02/01-95.PP	APROVADO AM	SUSPENSO	20/02/1996
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA</u>	03.11.14.05/05-95.PP	APROVADO AM	ALTERADO	30/01/1996
<u>Z. INDUSTRIAL DE POVOS/CASTANHEIRA 1ª ALT. REG. SIMPL.</u>	03.11.14.05/01-03.PP/A	APROVADO AM		23/07/2003

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.12 – PLANOS DE URBANIZAÇÃO NÃO EFICAZES (NÃO PUBLICADOS OU PUBLICADOS REVISTOS / REVOGADOS), NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALMADA (PDM: 14/1/1997)				
PU NÃO PUBLICADOS				
PP2	NÃO	APROVADO	NÃO	
AMADORA (PDM: 22/6/1994)				
PU REVOGADOS				
ALFRAGIDE	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
BRANDOA - FALAGUEIRA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	14/03/1974
BURACA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
BURACA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
CRUZES	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
DAMAIA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FALAGUEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
FONTAINHAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
MINA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
MOINHOS DA FUNCHEIRA	03.11.02.00/07-92	APROVADO	REVOGADO	18/04/1986
QUELUZ - AMADORA - SINTRA	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
REBOLEIRA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO C/CONDIÇÕES	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL SALGADAS	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. INDUSTRIAL VENDA NOVA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
Z. MILITAR AMADORA	03.11.02.00/06-92	APROVADO	REVOGADO	15/12/1992
BARREIRO (PDM: 4/5/1994)				
PU NÃO PUBLICADOS				
BARREIRO	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DAS CANAS - PLANALTO DA TELHA	NÃO	APROVADO	NÃO	
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
PU NÃO PUBLICADOS				
ALAPRAIA - GALIZA	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
ALTO DO MOÍNHU	NÃO	APROVADO	NÃO	
AREIAS	NÃO	APROVADO	NÃO	
BIRRE	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
COSTA DO SOL - PUCS	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
GALIZA	NÃO	APROVADO	NÃO	
MADORNA	NÃO	APROVADO	NÃO	
MURCHES - ALDEIA DO JUZO	NÃO	APROVADO	NÃO	
MURTAL	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
OUTEIRO DE POLIMA	NÃO	APROVADO	NÃO	
PEREIRA - CARCAVELOS - SUL C. F.	NÃO	APROVADO	NÃO	
QUINTA DA MARINHA	NÃO	APROVADO	NÃO	
S. JOÃO ESTORIL - M - ALAPRAIA	NÃO	APROVADO	NÃO	
TALAIDE	NÃO	APROVADO	NÃO	

<u>TORRE BAIRRO DO ROSÁRIO</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>TRAJOUCE - ABÓBADA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. DA GUIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. N. L. F. PAREDE CARCAVELOS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
<u>PU NÃO PUBLICADOS</u>				
<u>CHELAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>OLIVAIS SUL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	02/12/1960
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
LOURES (14/7/1994)				
<u>Z. INTERVENÇÃO DA EXPO' 98</u>		APROVADO MOPTC	REVISTO	15/07/1994
MAFRA (27/12/1995)				
<u>ENCOSTA FRANCA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ERICEIRA</u>		APROVADO C/CONDIÇÕES	REVISTO	
<u>MAFRA</u>		APROVADO	REVOGADO	
<u>MALVEIRA - VENDA PINHEIRO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. BURNAY (S.U.E.L.)</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
MOITA (7/12/1992)				
<u>MOITA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
OEIRAS (22/3/1994)				
<u>AGLOMERADOS RURAIS CONC.</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CACILHAS OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	REVISTO	23/12/1976
<u>COSTA DO SOL - PUCS</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	28/12/1948
<u>LINDA-A-VELHA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>NOVA OEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUEIJAS</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
PALMELA (9/7/1997)				
<u>AIRES</u>	03.15.08.21/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	14/12/1989
<u>PALMELA</u>	03.15.08.02/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVISTO	19/12/1989
SEIXAL (11/11/1993)				
<u>PINHAL DOS FRADES</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
SESIMBRA (2/2/1998)				
<u>LAGOA DE ALBUFEIRA</u>	NÃO	APROVADO RATIFICAÇÃO	NÃO	
SETUBAL (10/8/1994)				
<u>SETÚBAL</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>SETÚBAL</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
SINTRA (4/10/1999)				
<u>ADRAGA - MAGOITO</u>		APROVADO		
<u>CASAIS DE MEM-MARTINS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CASAL DE CAMBRA - SECTOR 1</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>PRAIA DAS MAÇAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUELUZ - AMADORA - SINTRA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	

(FONTE: DGOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)

ANEXO 2.13 – PLANOS DE PORMENOR NÃO EFICAZES (NÃO PUBLICADOS OU PUBLICADOS REVISTOS / REVOGADOS), NÚMERO DE REGISTO, FASE DE TRAMITAÇÃO, VIGÊNCIA E DATA DE PUBLICAÇÃO ATÉ AO ANO DE 2007

CONCELHO / DESIGNAÇÃO	Nº REGISTO	SITUAÇÃO	VIGÊNCIA	DATA DE PUBLICAÇÃO
ALCOCHETE (PDM: 22/8/1997)				
<u>BATEL</u>	03.15.02.01/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	31/12/1991
<u>NUCLEOS "C" E "E"</u>	03.15.02.01/01-93	APROVADO	REVOGADO	04/10/1993
ALMADA (14/1/1997)				
<u>QUINTA DOS LOIOS - LAZARIM</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
AMADORA (22/6/1994)				
<u>ALT. PU AMADORA - BURACA</u>	03.11.02.00/04-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	22/09/1992
<u>ALT. PU AMADORA - FALAGUEIRA</u>	03.11.02.05/04-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/09/1990
<u>ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA</u>	03.11.02.05/01-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	03/12/1991
<u>ALT. PU AMADORA - VENDA NOVA</u>	03.11.02.05/03-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/08/1992
<u>ALT. PU BRANDOÁ FALAGUEIRA</u>	03.11.02.05/01-93	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	19/03/1993
<u>ALT. PU BURACA</u>	03.11.02.03/02-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	25/02/1992
<u>ALT. PU DE ALFRAGIDE</u>	03.11.02.00/01-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	23/06/1992
<u>ALT. PU MOINHOS FUNCHEIRA</u>	03.11.02.06/03-91	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/01/1992
<u>ALTO DA DAMAIA</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	16/11/1977
<u>ALTO DA DAMAIA (OP.SAAL)</u>	03.11.02.00/05-92	APROVADO	REVOGADO	07/12/1992
<u>AV. COMBATENTES - AMADORA</u>	03.11.02.06/02-92	APROVADO RATIFICAÇÃO	REVOGADO	02/05/1990
<u>DAMAIA DE BAIXO</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
<u>LOCAL DA CEGONHA</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
<u>REBOLEIRA SUL</u>	NÃO	APROVADO	REVOGADO	
BARREIRO (4/5/1994)				
<u>NUCLEOS "D" E "E" DO PU</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUINTA DO TORRÃO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUINTA DOS ARCOS - QUINTA DAS CANAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
CASCAIS (PDM: 19/6/1997)				
<u>CENTRO ADMINIST. CASCAIS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CENTRO ZAMBUJAL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CHECALA - ALAPRAIA</u>	NÃO	APROVADO		
<u>CHESOL - MATARRAQUE</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>SASSOEIROS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. GUIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
LISBOA (PDM: 29/9/1994)				
<u>CIDADE UNIVERSITÁRIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>TELHEIRAS - SUL</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>TERRENO PROPRIEDADE DO COLÉGIO PIO XII</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
LOURES (PDM: 14/7/1994)				
<u>BAIRRO AREOLA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO CATIVO - SANTA IRIA AZOIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO DAS MIMOSAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO NOVO FONTAINHAS - S. AMOR.</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO TRÓIA - SANTA IRIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CARRASCAL E CAS. CAROCHIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	

<u>CARRASCAL E CAS. CAROCHIA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>CASAL DA SILVEIRA - ODIVELAS</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>CASAL DO RATO - ODIVELAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>COURELA DAS COCHEIRAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>LOCAL DA CEGONHA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>MILHARADA</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>OLIVAL DO PANCAS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>PATAMEIRAS - S. DA LUZ</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>VINHA GRANDE, VISTA ALEGRE, ALTO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
MOITA (PDM: 7/12/1997)				
<u>AV. TEÓFILO BRAGA/P. TOUROS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>ZS. NOP E Q. DO VALE AMOREIRA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
MONTIJO (PDM: 1/2/1997)				
<u>BAIRRO DO CHARQUEIRÃO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>BAIRRO NOVO DO PARQUE</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUINTA DA FACADA</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUINTA DA FACADA RECTIFICAÇÃO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>SANTO ISIDRO DE PEGÕES</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
OEIRAS (PDM: 22/3/1994)				
<u>ALTO DE SANTA CATARINA</u>	NÃO	APROVADO C/CONDIÇÕES	NÃO	
<u>CARNAXIDE</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>QUEIJAS - CARNAXIDE (CHEUNI)</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
SEIXAL (PDM: 11/11/1993)				
<u>Z. INDUSTRIAL SANTA MARTA - CORROIOS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>Z. INDUSTRIAL SANTA MARTA - CORROIOS 2ª ALTERAÇÃO</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>Z. INDUSTRIAL ZEMOUTO</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
SESIMBRA (PDM: 2/2/1998)				
<u>ZONAS DE HABITAÇÃO COLECTIVA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>ZONAS DE MORADIAS EM BANDA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
SETÚBAL (PDM: 10/8/1994)				
<u>Z. FORTE VELHO - Q. VIDAIS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
SINTRA (PDM: 4/10/1999)				
<u>COOP. HAB. ECONÓMICA O NOSSO LAR</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	
<u>COOPALME - ALGUEIRÃO - MEM-MARTINS</u>	NÃO	APROVADO	NÃO	03/10/1980
VILA FRANCA DE XIRA (PDM: 17/3/1993)				
<u>BALTARES - SOBRALINHO</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>CERRADO DE BAIXO - VIALONGA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - BALTARES - SOBRALINHO</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DA RAPOSEIRA - S. JOÃO MONTES</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DE SANTO ANTÓNIO - LOJA NOVA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - CASAL DO FREIXO - VIALONGA</u>	NÃO	NÃO RATIFICADO	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - CASALINHOS - VIALONGA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA BOM JESUS/SOBRALINHO</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA NOSSA SENHORA DA GRAÇA</u>	NÃO	APROVADO AM	NÃO	
<u>RECONV. CLANDEST. - QUINTA NOSSA SENHORA DE FÁTIMA</u>	NÃO	NÃO RATIFICADO	NÃO	

(FONTE: DGDOTDU, TRATAMENTO PRÓPRIO)